**Über dieses Buch**

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

**Nutzungsrichtlinien**

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

**Über Google Buchsuche**

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HD WIDENER
HW QWTV

KF476

Harvard College
Library

FROM THE BEQUEST OF

SUSAN GREENE DEXTER

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

# Marine-Rundschau

Vierundzwanzigster Jahrgang, I. Teil

Januar bis Juni 1913 (Hefte 1 bis 6)

Kittmann
Marine-Stabsarzt.

Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1913
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Digitized by Google

KFA76

HARVARD COLLEGE
MAY 21 1938
LIBRARY
Dexter fund

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Digitized by Google

# Inhaltsverzeichnis

des

## Jahrganges 1913, I. Teil (Hefte 1 bis 6)

der

## Marine-Rundschau.

### Aufsätze und Abhandlungen


| | Seite |
|---|---|
| Zur Geschichte der Meerengenfrage. Von Graf E. Reventlow | 1—23, 151—178 |
| Die Hudson-Bai-Route, ihre Bedeutung und Zukunft. Von L. Hamilton, Dozent am Orientalischen Seminar. (Mit 1 Kartenskizze.) | 24— 34 |
| Die XIV. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft | 35—46, 201—211 |
| Seeoffizier und Schriftstellerei | 47— 53 |
| Marinebefehl | 139 |
| Seekriegsgeschichtliche „Milien"-Studien. Von Kontreadmiral z. D. Glatzel | 141—150 |
| Moltke. Von Frhr. v. der Goltz, Major im Generalstabe der 1. Garde-Division. (Mit 7 Skizzen.) | 179—200, 290—316, 555—567 |
| Der Balkan-Krieg (Fortsetzung) | 212—220, 353—357, 482—488 |
| Panamakanal-Verträge und -Gesetzgebung. Von Kapitänleutnant v. Selchow | 277—289 |
| Die Lehre von der einheitlichen Reise. Von Kapitänleutnant v. Türcke | 317—322 |
| Flottengesetznovelle und Marineetat in Frankreich | 323—332 |
| Der Einfluß eines neutralen oder feindlichen Irlands auf die englische Seestrategie. (Eine englische Preisarbeit.) | 333—336 |
| Der Wettbewerb um den Kaiserpreis für den besten deutschen Flugzeugmotor. (Mit 9 Abbildungen.) | 337—352, 446—460 |
| Die Treffaussichten des Torpedos. Von Kapitänleutnant Hintze. (Mit 10 Abbildungen.) | 415—429 |
| Französische Ansichten über die Kriegsaufgaben der französischen Flotte. Von Kapitänleutnant Frobenius | 430—435 |
| Hygiene der Seekriegsverletzungen. Von Marine-Oberstabsarzt Dr. zur Verth, Kiel | 436—445 |
| Die Aussichten eines Wettkampfes zwischen Suez und Panama. Von Dr. R. Hennig | 461—469 |
| Italiens Flottenbau, Marineetat 1913/14 und Personalreform | 470—481 |
| Über den kriegerischen Geist in der Weiterentwicklung der Seetaktik. Von Kapitänleutnant Groos | 568—575 |
| Fortschritte in der Schiffshygiene während des 19. Jahrhunderts. Von Marine-Generalarzt Prof. Dr. Reinhold Ruge | 576—588 |
| Die Stellung Lübecks im Wettbewerb der deutschen Seeplätze. Von Dr. Erich Wallroth | 589—602 |
| Der englische Marineetat 1913/14 | 603—616 |
| Der Kaiser und die Marine | 667—684 |
| Zur Entwicklung der auswärtigen Politik in den letzten 25 Jahren. Von Graf E. Reventlow | 685—715 |
| Der wirtschaftliche Aufschwung des Deutschen Reiches unter Kaiser Wilhelm II. | 716—740 |


Digitized by Google

## Rundschau in allen Marinen

Seite
Jahresübersicht 1912 . . . . . 54
Deutschland . . . . . 81, 221, 358, 489, 617, 741
England . . . . . 87, 224, 361, 493, 621, 744
Vereinigte Staaten von Amerika . . . . . 91, 230, 367, 498, 625, 752
Frankreich . . . . . 96, 234, 371, 503, 630, 755
Japan . . . . . 99, 239, 375, 508, 759
Italien . . . . . 100, 241, 377, 511, 635, 762
Rußland . . . . . 103, 243, 378, 511, 636
Österreich-Ungarn . . . . . 105, 246, 380, 514, 637, 763
Schweden . . . . . 382, 514, 637
Dänemark . . . . . 383, 515, 638
Norwegen . . . . . 384, 516, 639
Griechenland . . . . . 384

## Verschiedenes

Die wirtschaftlichen Folgen der letzten Kriege für die Entwicklung Japans . . . . . 106
Die Funkentelegraphie in den Vereinigten Staaten und das neue amerikanische Funkentelegraphiegesetz . . . . . 109
Admiral Gijsels van Lier. (Eine Erinnerung an die kurbrandenburgische Marine.) . . . . 110
Die italienischen Hafenarbeiten in Lybien. (Mit 3 Skizzen.) . . . . . 247
Vermessungsarbeiten der Kaiserlichen Marine in den Jahren 1911 und 1912. (Mit 5 Skizzen) 385, 525
Der „Jamaika-Zyklon" im November 1912. (Mit 2 Skizzen.) . . . . . 517
Der erste preußische Seeatlas. Von Dr. M. Groll . . . . . 528
Ein englischer Seeoffizier für das deutsche Ruderkommando und das Metermaß . . . . . 530
Fecht- und Turnturnier des Offizier-Sport-Vereins Kiel 1913 . . . . . 531
Reederei und Schiffbau im Jahre 1912 . . . . . 640
Untergang und Bergung des russischen Unterseeboots „Minoga" . . . . . 644

## Zeitschriftenschau

Luftfahrzeuge als Scheiben für Artillerie- und Infanterieschießen . . . . . 112
Le tonnage de sous-marins . . . . . 112
Aviation in the United States Navy. — An Aëroplane Catapult . . . . . 252
German Colonial Policy . . . . . 389
Value and Tactics of Modern Submarines . . . . . 390
Strategic Naval War Game or Chart Maneuver . . . . . 390

**Berichtigungen** . . . . . 53, 616
**Literatur** . . . . . 113, 253, 391, 533, 646, 765
**Neu erschienene und unter Literatur nicht besprochene Bücher** . . 129, 268, 405, 546, 658, 770
**Inhaltsangabe von Zeitschriften** . . . . . 131, 269, 406, 548, 659, 771

## Titelbilder

Englisches Linienschiff „King George V." . . . . . Heft 1
Admiral à la suite des Seeoffizierkorps Friedrich von Hollmann. † . . . . . „ 2
Italienisches Linienschiff „Dante Alighieri" . . . . . „ 3
Englischer Panzerkreuzer „Princeß Royal" . . . . . „ 4
S. M. S. „Kaiserin" . . . . . „ 5
Seine Majestät der Kaiser . . . . . „ 6

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

# Zur Geschichte der Meerengenfrage.

Von Graf E. Reventlow.

Im Laufe der letzten Jahre sind in der Öffentlichkeit die Frage und Vermutung nicht zur Ruhe gekommen, ob in den internationalen Bestimmungen und Verträgen über die Meerengen, welche das Schwarze Meer mit dem Mittelmeer verbinden, nicht demnächst eine Änderung eintreten werde. Die verschiedensten Gründe und Anlässe sind dafür geltend gemacht worden, vor allem: daß Rußland dieses sein altgeschichtliches Bedürfnis und seinen häufig zurückgestellten, aber nie eingeschlafenen Wunsch jetzt mit mehr Aussicht auf Erfüllung denn je auf die internationale Tagesordnung setzen könne. Es ist behauptet worden, daß im vergangenen Jahre der Botschafter des russischen Reiches in Konstantinopel, Herr Tscharykow, mit einem derartigen Verlangen zunächst an die Pforte herangetreten sei. Dieser Schritt habe aber dem russischen Minister des Auswärtigen, Herrn Sasanow, Veranlassung gegeben, den Botschafter von seinem Posten abberufen zu lassen, weil die amtliche Politik des russischen Reiches es nicht für opportun gehalten habe, die „Dardanellenfrage" aufzurollen. Bei dieser, der meist verbreiteten, Darstellung wurde aber auch betont, daß der Wunsch Rußlands nach einer Änderung des jetzigen Zustandes selbstverständlich nach wie vor vorhanden sei, nur eben der Augenblick nicht für günstig gehalten werde. Mit großer Deutlichkeit hat im Laufe des vergangenen Jahres die französische Presse zur Frage Stellung genommen und im Interesse der Wehrkraft und Bereitschaft der Tripleentente für notwendig erklärt, daß der russischen Schwarzen Meer-Flotte das Mittelländische Meer geöffnet werde. Nach den Siegen der Balkanmächte und im besonderen als es schien, daß die Türkei den andringenden Bulgaren gar keinen Widerstand mehr entgegensetzen könne, begann auch die englische Presse, sich mit der Meerengenfrage zu beschäftigen, und als kurz darauf die Botschafterkonferenz von der britischen Regierung vorgeschlagen wurde, hieß es unwidersprochen, daß sie auch die Meerengenfrage auf das Programm der Konferenz gesetzt habe. Zugleich wurde, ebenfalls unwidersprochen, in der großen russischen Presse die Reihe der wichtigsten, auf der Konferenz zu erörternden Fragen veröffentlicht; dabei fiel auf, daß die Meer-



Digitized by Google

engenfrage sich nicht auf diesem russischen Programm befand. Es fiel um so mehr auf, als bekanntlich während der bosnischen Spannung der damalige russische Minister des Auswärtigen, Herr Iswolski, in vertraulich persönlicher Vereinbarung seine Zustimmung zur Annektierung Bosniens von der Zustimmung Österreichs zu den russischen Meerengenwünschen abhängig gemacht hatte und, nach Erlangung dieser Zustimmung, in London im gleichen Sinne vorstellig geworden war. Dort hätte er eine abweisende Antwort erhalten, und französische Schriftsteller erzählten, Sir E. Grey habe Herrn Iswolski gesagt, England sei an und für sich nicht dagegen, aber zu seinem Bedauern sei der Zeitpunkt für die Aufrollung der Meerengenfrage nicht geeignet. Zur Zeit der letzten Phase des Türkenkrieges wäre demnach also die Stellung der beiden an erster Stelle in Betracht kommenden Regierungen eine umgekehrte, wie zur Zeit der bosnischen Spannung: Damals Großbritannien gegen die Aufrollung der Frage und Rußland dafür; heute Rußland dagegen, Großbritannien dafür! Im Gegensatz dazu kann man annehmen, daß die Stellung der weniger oder indirekt beteiligten Großmächte zur Meerengenfrage im Laufe der letzten Jahre dieselbe geblieben sein dürfte.

Im folgenden möchte ich nun untersuchen: einmal, ob die Meerengenfrage heute noch von derselben Bedeutung ist oder die gleiche Bedeutung wieder erlangen kann wie früher; ferner, ob der Stellungswechsel der hauptbeteiligten Großmächte in dem Stande der Sache, also in dem Zustande begründet liegt, der durch Änderung des Verhältnisses der Meerengen für die beiden hauptbeteiligten Großmächte geschaffen werden würde, oder aber, ob der Stellungswechsel sich in politischen oder maritimen Momenten begründe, welche an sich in einem tatsächlichen Zusammenhange mit den Meerengen — im weiteren Sinne begriffen — nicht stehen. Aus diesen beiden Hauptfragen ergibt sich ein Komplex von weiteren Fragen, welche der freien Kombination annähernd unbegrenzte Möglichkeiten geben. Ihnen kann Rückhalt und Grenze nur die geschichtliche Entwicklung der Frage setzen. Deshalb ist anzunehmen, daß eine „geschichtliche Kurve", wie sie sich nach den hauptsächlichen Wendepunkten und Krisen der Meerengenfrage in der Geschichte zeichnet, auch für die gegenwärtigen Verhältnisse, Wünsche und Besorgnisse der nächstbeteiligten Mächte den Schlüssel geben wird. Zuvor sei jedoch bemerkt, daß der enge Rahmen dieser Untersuchung die letztere tatsächlich und notgedrungen auf die Hauptpunkte beschränkt, es also dem Leser überlassen bleiben muß, sich manche dazwischenliegende Räume selbst auszufüllen. Die Geschichte der Meerengen ist vielfach mit der Geschichte Europas aufs engste verknüpft, ja, bisweilen gleichbedeutend mit ihr, und zwar bezieht sich dieses Urteil nicht nur auf Siege und Niederlagen, sondern vor allem auch auf die diplomatischen Zusammenhänge und Verhältnisse.

* * *

Der Beginn der Meerengenfrage als solcher datiert aus der Regierungszeit Peters des Großen. Unter ihm drang Rußland an die Küsten des Schwarzen Meeres vor, und als es dem Zaren gelungen war, unter großen Anstrengungen durch gleichzeitige Angriffe von der Land- und Seeseite — zu Woronesch war auf Befehl des Zaren eine Flotte von 30 Galeeren und 1000 Transportfahrzeugen erbaut

Digitized by Google

worden — die Festung Asow zu nehmen, drangen seine Pläne auch gleich über das Schwarze Meer hinüber: Asow erhielt den Namen Petropolis und wurde im Verein mit Taganrog zur Basis der nun mit großer Schnelligkeit entstehenden russischen Flotte. Um ihren Bau zu beschleunigen, ließ Peter im Einverständnis mit der Signoria von Venedig dreizehn der besten venezianischen Schiffbauer nach Woronesch kommen. Im Sommer 1699, als die beteiligten Mächte ihre Bevollmächtigten nach Konstantinopel schickten, um die in Karlowitz abgebrochenen Friedensverhandlungen wieder aufzunehmen, erschien plötzlich ein russisches Kriegschiff von 36 Kanonen, der „Kriepost", vor Konstantinopel, das erste nichttürkische Kriegschiff überhaupt, welches das Schwarze Meer durchquert hatte. Von einem zeitgenössischen Autoren und Augenzeugen wird der Eindruck auf die Türken folgendermaßen beschrieben: „Un vaisseau Moscovite étant venu du port d'Asoph dans celui de Konstantinopel, ayant à bord un envoyé de cette nation, surprit plus les Turcs, qu'ils ne le montrèrent et leur ouvrit assez les yeux sur les conséquences de la perte, qu'ils avaint fait de cette place (Asow, der Verf.), pour leur faire craindre une visite moins civile de la part du Czar à la première brouillerie."

An Bord des „Kriepost" befand sich der russische Geschäftsträger Ukraintzow, welcher den Auftrag erhalten hatte, freie Fahrt für russische Kriegs- und Handelsschiffe zwischen Asow und Taganrog nach Konstantinopel zu verlangen. Es wird berichtet, der Sekretär des Sultans, Alexander Maurokordato, habe Ukraintzow als Bescheid der Pforte übermittelt, daß das Schwarze Meer ein für jeden Fremden unbetretbares Heiligtum der Pforte bilde und nach wie vor fremder Schiffahrt verschlossen bleiben müsse. Trotz dieses kategorischen Bescheides wurden weitläufige Verhandlungen geführt, und es scheint, als ob die Türkei bereit gewesen wäre, erhebliche Zugeständnisse zu machen, wenn die Festung Asow geschleift würde, wozu Peter der Große sich naturgemäß nicht verstand. Schließlich kam ein Vertrag zustande, der für dreißig Jahre den Frieden zwischen Rußland und der Türkei festsetzte und u. a. die Bestimmung enthielt: „Russischen Handelsschiffen ist die Durchfahrt aus dem Schwarzen nach dem Weißen Meere, und Kriegschiffen die freie Fahrt auf jenen gestattet." Dazu kam die den Untertanen beider Teile zugestandene freie Fischerei auf dem Meere und bis zum Hafen von Asow, freier Handel und ungehinderte Pilgerfahrt der Russen nach Jerusalem. Contarini gibt den Inhalt des erstgenannten Artikels folgendermaßen an: „Fù conceduta libera la Navigazione del Maro Nero a navi armate e l'uscita nell' Archipelago à legni mercantili della Nazione."

Und im ersten Entwurfe des Friedensvertrages verlangte Rußland (nach dem „Gründ- und Umständlichen Bericht von denen römisch-Kayserlichen, wie auch Ottomanischen Botschaften, wodurch der Friede zu Carlowicz bestättigt worden ist") das „freye Kommerzium, auf dem Schwarzen Meere zu exerzieren, um entweder ohne Kriegschiffe oder mit sechs Kriegschiffen, jedoch unter dem Namen von Kaufmannsschiffen nach dem Archipelago, und wo es ihnen sonst beliebig, mit Waren frei zu passieren und zu repassieren, über welche der Pforte präjudizierliche Einwilligung sich Viele sehr wunderten".

Ob tatsächlich durch den Friedensvertrag von 1702 Rußland die freie Schiffahrt auf dem Schwarzen Meere erreicht hatte, wird trotz des Abschlusses vielfach be-



Digitized by Google

zweifelt. Ebensowenig wie aus dem vertragsmäßig stipulierten dreißigjährigen Frieden zwischen den beiden Mächten etwas wurde, mag auch jener wichtige Artikel des Vertrages verwirklicht worden sein. Übrigens kommt für diese Untersuchung darauf auch wenig an. Die Bedeutung des skizzierten Vorganges liegt darin, daß Peter der Große im selben Augenblicke, wo er an den Ufern des Asowschen Meeres festen Fuß gefaßt hatte, dort eine Flotte baute, und im selben Augenblicke, wo die Flotte vorhanden war, durch die Fahrt des „Kriepost" die Meerengenfrage auf die Tagesordnung brachte. Schon im Jahre 1697 schrieb Leibniz: „Der Zar hat gesagt, daß er 75 Kriegschiffe bauen lasse, welche er auf dem Schwarzen Meere gebrauchen will. Er denkt jetzt nur daran, die Türken zu beunruhigen: sein großes Vergnügen macht das Seewesen aus, welches er gelernt hat und aus dem Grunde lernt, da er die Absicht hat, sich zum Herrn des Schwarzen Meeres zu machen." Goriainow formuliert die von diesem Zeitpunkte der russischen Politik geschaffene Frage dahin: „Von welcher Autorität hängen die Meerengen des Bosporus und der Dardanellen ab? in wessen Händen befinden sie sich?" Diese Frage sieht schon eine Etappe weiter, aber jedenfalls nicht weiter, als Peter der Große selbst, denn ihm kam es mit der Beherrschung des Schwarzen Meeres nur auf die Gewinnung eines Mittels an, um zur Beherrschung der Meerengen selbst und damit eines freien Verkehrs zwischen dem Asowschen Meere und dem Archipel zu gelangen. Wenn er durch den Frieden von 1702 nicht so weit kam, wie er wollte, so lag das in der Hauptsache wohl in drei Momenten begründet: Der tatsächlich noch großen Macht der Pforte, den anderen europäischen Zielen, welchen Peter der Große zugleich seine Kraft widmen mußte, und schließlich an anderen europäischen Mächten, welche diplomatisch hinter der Pforte standen. Das sogenannte Testament Peters des Großen sagt in seinem neunten Artikel: „Konstantinopel und Indien muß man sich soviel wie möglich nähern: denn wer dort herrscht, ist der wahre Herrscher der Welt. Also sind der Türkei fortwährend Kriege zu schaffen, wie auch Persien, am Schwarzen Meere große Depots zu errichten, um sich allmählich dieses Meeres ganz zu bemächtigen, usw."

Nach Peters des Großen Tode nahmen die Dinge eine andere Wendung. Im Frieden zu Belgrad, im Jahre 1739, wurde den Russen die Schleifung der Festung Asow auferlegt, Taganrog durfte nicht wieder zur Festung gemacht werden. Rußland wurde untersagt, auf dem Asowschen Meere und auf dem Schwarzen Meere Schiffe zu bauen und eine Flotte zu unterhalten. („La Russie ne pourra ni sur la mer de Zabache ni sur la mer Noire construire et avoir de flotte et d'autres navires.")

Ungehinderter Handelsverkehr wurde dagegen im Vertrage stipuliert, mit der Beschränkung, daß die Russen auf dem Schwarzen Meere Handel nur mit Schiffen treiben durften, die den Türken gehörten. („Pour ce que regarde le Commerce des Russes sur la mer Noire, il sera fait sur des bâtiments appartenants au Turcs.")

Gestattet wurde Rußland dagegen, was also vorher nicht der Fall gewesen war, fortan stehende Vertreter bei der Pforte mit demjenigen Charakter zu unterhalten, welche die Zarin ihnen zu verleihen für gut finden würde. Die für Rußland überraschenden ungünstigen Bestimmungen, welche nach Lage der Dinge eigentlich nicht im

Digitized by Google

Einklange mit den Erfolgen und Machtverhältnissen standen, waren zu einem erheblichen Teile der Tätigkeit der französischen Bevollmächtigten zuzuschreiben. Wenn, wie es scheint, Peter der Große tatsächlich das Maß von freiem Schiffsverkehre, welches er vertraglich gefordert hatte, zu erreichen nicht imstande gewesen war, so hatte die Türkei doch nicht gewagt, an seine Werft- und Flottenschöpfungen im Asowschen Meere zu rühren. Im Frieden zu Belgrad forderte und erreichte die Türkei von Rußland, daß dieses auf Werftanlagen und Kriegschiffbau am Asowschen Meere verzichtete, also sich die Wurzeln der Kraft abschneiden ließ, die es allein befähigen konnte, auf und über das Schwarze Meer vorzudringen. Diese Bestimmung des Friedens von Belgrad läßt sich in gewisser Weise mit der des Pariser Friedens von 1856 vergleichen, welcher das Schwarze Meer neutralisierte und aus diesem Grunde eine russische Kriegsflotte im Schwarzen Meere und die Einrichtungen dafür als unnötig erklärte.

Die Erfolge der Russen unter der Regierung Katharinas II. brachten dann wieder eine Wendung, durch den Frieden von Kutschuk-Kainardschi im Jahre 1774. Der in diesem Vertrage „die Meerengen" betreffende Artikel 11 sagt: „Zum gemeinsamen und wechselseitigen Vorteile der beiden Reiche wird die Schiffahrt frei und ohne Hindernisse für die Handelsschiffe der beiden vertragschließenden Mächte sein, und zwar auf allen Meeren, welche ihre Gebiete bespülen. Die hohe Pforte sichert allen russischen Handelsschiffen, welche denen gleichen, wie sie andere Nationen benutzen, freie Fahrt vom Schwarzen Meer in das Weiße Meer, und vom Weißen Meer in das Schwarze Meer." Auch die Donauschiffahrt wurde freigegeben. Man sieht, daß sich diese Bestimmung nur auf Handelsschiffe bezieht, nicht aber auf Kriegschiffe. Zu diesem Irrtum könnte eine Stelle in der „Geschichte Rußlands unter Kaiser Nikolaus I." von Schiemann Anlaß geben: „Der Vertrag öffnete nicht nur das Schwarze Meer der russischen Kriegsflotte und den russischen Handelsschiffen, sondern sicherte auch dem russischen Handel die freie Durchfahrt durch Bosporus und Dardanellen, oder, wie man damals sagte, aus dem Schwarzen Meer ins Weiße Meer und umgekehrt." Goriainow sagt ausdrücklich: „Durch diesen Vertrag erhielt Rußland lediglich das Recht der Schiffahrt, und zwar auf solche Schiffe beschränkt, die den von anderen Nationen verwendeten glichen. Obgleich ein ausdrückliches Verbot für die Kriegsmarine nicht bestand, war man sich darüber einig, daß nach dem Beispiele der englischen und französischen Kriegschiffe diejenigen der russischen Marine wohl vom Mittelmeer nach Konstantinopel fahren durften, aber nicht das Recht hatten, den Bosporus zu passieren."

1779 folgte diesem Vertrage eine sogenannte „Convention explicative", in der die Bedingungen für die russischen Handelsschiffe genau festgelegt wurden, im besonderen nach Form, Größe, Ladung usw. 1783 endlich folgte ein Handelsvertrag, ebenfalls auf der Grundlage des Vertrages von Kutschuk-Kainardschi, der in den Hauptpunkten keine Änderungen brachte, dagegen in 81 Artikeln alle damals denkbaren Möglichkeiten zu berücksichtigen versuchte. Insbesondere wurde den russischen Handelsschiffen in allen türkischen Gewässern, namentlich während der Durchfahrt durch die Meerengen, Schutz und Erleichterung jeder Art zugesichert.

Der Ukas der Kaiserin Katharina vom Jahre 1784, der sich mit

Digitized by Google

den neugeschaffenen Verhältnissen befaßt, spricht lediglich vom Handel und gibt der Befriedigung darüber Ausdruck, daß vermöge des Handelsvertrages von 1784 „wir erreicht haben, alle Schwierigkeiten und Hindernisse zu beseitigen, welche bisher die türkische Regierung uns auf Schritt und Tritt in den Weg gelegt hatte usw." Von der Kriegsflotte ist nirgends ein Wort gesagt. Auch der Friedensvertrag von Yassy brachte keinen weiteren Fortschritt für Rußland hinsichtlich der Meerengen, sondern nur eine Bestätigung der entsprechenden Bestimmungen des Vertrages von Kutschuk-Kainardschi.

Wenige Jahre nachher hatte sich das Bild völlig geändert. Die ägyptische Expedition Bonapartes führte eine Annäherung und ein Bündnis des Sultans mit Rußland herbei. Am 23. Dezember 1798 wurde dieser Vertrag geschlossen, nachdem vorher Admiral Uschakow mit Bewilligung des Sultans nach Konstantinopel unter Segel gegangen war und den Bosporus passiert hatte. Rußland verpflichtete sich, der Pforte zwölf Schiffe zu stellen, und die Pforte bewilligte der russischen Kriegsflotte freie Durchfahrt aus dem Schwarzen Meere in das Mittelländische Meer und umgekehrt. Die Folge dieser gemeinsamen türkisch-russischen Aktion war die Räumung der ionischen Inseln durch Frankreich, deren Besitz Bonaparte „über den Besitz Italiens" stellte. Aus ihnen wurde nunmehr die Republik der „sieben vereinigten Inseln" gebildet, unter der Souveränität der Pforte und ihr tributpflichtig, dabei unter russischer Protektion. An diese Tatsache muß auch in unserem beschränkten Rahmen deshalb erinnert werden, weil die Beziehung des russischen Schutzes zu den Inseln die Handhabe bildete, welche die Russen auch nach der Vertreibung der Franzosen zum Anlasse für die vertragliche Gewährleistung der freien Durchfahrt ihrer Kriegsschiffe durch die Meerengen nahmen. Der Bündnisvertrag war für acht Jahre geschlossen, und schon einige Jahre vor dem Ablauf wurde der russische Geschäftsträger zu Konstantinopel, Italinski, beauftragt, einen neuen Vertrag auf erweiterter Basis vorzubereiten. Er begegnete aber gleich Schwierigkeiten bei der Pforte und witterte England dahinter. Immerhin kam im September 1805 ein neuer Vertrag zwischen Rußland und der Türkei zustande, durch welchen Rußland anscheinend an das Ziel seiner Wünsche gelangt war. Es hieß in dieser Konvention u. a.: „Die beiden hohen vertragschließenden Parteien sind übereingekommen, das Schwarze Meer als geschlossen anzusehen und keiner Kriegsflagge, oder keinem armierten Schiffe, welcher Macht es auch immer sei, zu gestatten dort zu erscheinen. Im Falle, daß eine der Mächte versuchen würde, im Schwarzen Meere mit einem Kriegschiffe zu erscheinen, verpflichten sich die beiden vertragschließenden Parteien, einen derartigen Versuch als casus foederis anzusehen und mit all ihren Seestreitkräften dem zu begegnen als einziges Mittel, ihre gegenseitige Ruhe zu verbürgen. Wohl verstanden wird die freie Durchfahrt durch den Kanal von Konstantinopel (der Bosporus) für die Kriegschiffe und Truppentransportschiffe Rußlands nach wie vor bestehen, und die hohe Pforte wird ihnen bei jeder Gelegenheit, soweit an ihr liegt, Hilfe und Unterstützung zusichern." — Ein besonderer Artikel bezog sich auf den russischen Truppentransportverkehr nach der Republik der „sieben vereinigten Inseln".

Kaum war dieser für die Dauer von neun Jahren geschlossene Vertrag ratifiziert, als die Siege Napoleons der Türkei Veranlassung gaben, in Frankreich

Digitized by Google

ihren geeigneten Beschützer zu erblicken. Von französischer Seite war man eifrig tätig, die Türkei zu einer Weigerung zu veranlassen, dem Meerengenartikel des Vertrages von 1805 praktische Folge zu geben. Die Durchfahrt der russischen Kriegsbrigg „Jason" und kurz darauf der Fregatte „Kildum" aus dem Schwarzen Meere nach den ionischen Inseln gab der Pforte bereits Anlaß, trotz des ratifizierten Vertrages, dem russischen Geschäftsträger eindringliche Vorstellungen zu machen, und zwar unter der Begründung, daß die Pforte Repressalien von Frankreich befürchte. Die Forderungen und Vorstellungen Rußlands fanden dadurch ihre Erledigung, daß Ende 1806 die Pforte den Geschäftsträger Italinski auswies. Eine russisch-englische Annäherung bahnte sich aber an, und Alexander wollte um so mehr in freundliche Beziehungen mit der Pforte kommen, als er fürchtete, daß sonst ein englisch-türkisches Bündnis sich von selbst gegen Rußland kehrte. In diesem Zusammenhange sei an das Einlaufen des Admirals Duckworth in die Dardanellen erinnert. Ganz kurz darauf wurde der Friede zu Tilsit geschlossen, und Rußland sah sich gezwungen, die Vermittlung Napoleons zwischen sich und der Pforte anzunehmen. 1808 begannen wieder selbständige Verhandlungen Rußlands mit der Pforte, und zwar auch über die Meerengen. Von vornherein war die Position Rußlands weit ungünstiger als vorher 1805, weil das russische Protektorat über die Republik der vereinten sieben Inseln nicht mehr bestand. Der russische Unterhändler Fürst Prosorowski war ermächtigt, von der Pforte die Zustimmung zu einem Artikel des Inhaltes zu verlangen, daß für alle russischen Kriegschiffe die Meerengen in beiden Richtungen frei seien, mit der einzigen Beschränkung, daß nicht mehr als drei Kriegschiffe zugleich durch die Meerengen hindurchführen. Im übrigen könnten sie Aufenthalt machen, docken und Proviant nehmen, wo und wie lange sie wollten.

Da sich bekanntlich das Bündnis Napoleons und Alexanders gegen England richtete, so ergriff England die Gelegenheit, Frieden mit der Pforte zu machen. Der englisch-türkische Friedensvertrag vom 5. Januar 1809 enthält den Artikel 11: „Wie es zu allen Zeiten den Kriegschiffen verboten gewesen ist, in den Kanal von Konstantinopel einzufahren, nämlich in die Enge der Dardanellen und die des Schwarzen Meeres, und wie diese alte Regel des Ottomanischen Reiches jeder Macht gegenüber, welche es auch sein mag, auch im Frieden beobachtet werden muß, (!) so verspricht der britannische Hof ebenfalls, sich diesem Grundsatze anzupassen."

Hier finden wir zum ersten Male das türkische Prinzip der Schließung der Meerengen für jede fremde Nation,. welche auch immer es sei, als Gegenstand eines internationalen Vertrages. Die Pforte mag an das Eindringen des Admirals Duckworth in die Dardanellen gedacht haben, als sie ihr altes Prinzip gerade England gegenüber in vertragliche Form kleidete, und England seinerseits hat zweifellos an die Einschließung und Ausschließung der russischen Flotte gedacht. Bemerkenswert ist weiter die Betonung, mit welcher die Pforte „alle Nationen, welche es auch seien", also damit auch Rußland, ausschließt, bzw. einschließt, als ein deutliches Zeichen, wie gern man die Gelegenheit benutzte, um das Gegenteil dessen zum internationalen Prinzipe zu erheben, was man den Russen wenige Jahre vorher vertraglich hatte zugestehen müssen. Die Entwicklung der Meerengenfrage, seit jener stolzen Abweisung Alexander Maurokordatos bis zum russisch-türkischen Vertrage 1805,

Digitized by Google

ist, wie wir gesehen haben, nicht ohne Rückschläge gewesen und würde ein vollständiges Bild und organischen Zusammenhang nur im geschlossenen Rahmen der europäischen Geschichte ergeben. Immerhin aber zeigte sie auch so, daß die Türkei hinsichtlich der Meerengenfrage zunächst mit Rußland allein zu tun hatte und erfolgreich aus eigener Kraft sich den russischen Wünschen widersetzen konnte. Ein Jahrhundert russisch-türkischer Kriege folgte, aber an das Ziel seiner Wünsche wurde Rußland erst durch die politische Konstellation gebracht, welche die Türkei nach russischer Hilfe rufen ließ. Im Vertrage von 1805 versuchte Rußland das, was jene Gelegenheit geboten hatte, zu einem dauernden Zustande zu machen und scheiterte daran, weil andere Mächte, insonderheit Frankreich, dazwischentraten. Also nicht mehr die Macht der Türkei, sondern die Kraft dritter Mächte war nunmehr für den Kampf Rußlands um die Meerengen maßgebend geworden, eine ganz neue Phase begann für die Geschichte der Türkei, wie für die der Meerengen, nachdem England jenen Vertrag von 1809 geschlossen hatte und „die alte Regel des Ottomanischen Reiches" von der Schließung der Meerengen für alle fremden Kriegschiffe zur internationalen Regel erhoben wurde. Damit waren nicht nur die Meerengen, sondern war auch die Pforte aus einem handelnden Subjekt, zum leidenden Objekte geworden.

Schließlich ist in den wenigen Worten dieses Artikels des englisch-türkischen Vertrages als grundlegende Neuheit, die in Zukunft nicht mehr verschwindet, die Bemerkung enthalten, daß der Sultan im Frieden, also nur im Frieden, zum Verschluß der Meerengen verpflichtet ist. Wie wir sehen werden, spielt diese Bestimmung in späteren Jahrzehnten eine bedeutende Rolle, und es sei deswegen hier gleich festgestellt, daß das „im Frieden" sich auf den Zustand der Pforte bezieht. Befand sich die Pforte im Kriege, so war der Sultan berechtigt, die Meerengen zu öffnen, also, sei es aus dem Mittelmeere, sei es aus dem Schwarzen Meere, Kriegschiffe in das Marmarameer hineinzulassen. Es ist ohne weiteres klar, daß hierin ein vielverschlungener Knoten von politischen und militärischen Kombinationen enthalten liegt. Man kann sich diese unter Zugrundelegung der denkbaren Kriegsfälle und Mächtegruppierungen ohne Mühe entwickeln, es würde aber in diesem Rahmen zu weit führen. Die beiden Hauptpunkte bestehen darin, daß die Pforte, wenn sie sich im Kriege mit Rußland befand, dieser Bestimmung zufolge berechtigt war, anderen Feinden Rußlands, z. B. England und Frankreich, die Dardanellen zu öffnen, oder wenn sie sich mit England oder Frankreich im Kriege befand, dann Rußland unter Öffnung beider Meerengen zu Hilfe zu rufen. Immer war dabei aber die Frage, ob die übrigen Mächte die Unabhängigkeit einer solchen Handlung des Sultans anerkannten, oder ob sie annahmen, er handle unter Druck derjenigen Macht oder Mächte, welche Interesse an dem einen oder anderen Zustand hatten. Je nach dieser Annahme der Mächte konnte deren sonstige Stellung der Pforte gegenüber entscheidend beeinflußt werden; z. B. auch dadurch, daß man die Pforte in Kriegszustand versetzte, nur damit der Sultan so in die Lage kam, sein vertragsmäßiges Recht einer Öffnung der Meerengen auszuüben.

Nach langen resultatlosen Verhandlungen kam es im Jahre 1812 zum Frieden von Bukarest. In dem Friedensvertrage findet die Meerengenfrage keine direkte Erwähnung, abgesehen vom Artikel 3, der den folgenden wichtigen und viel-

Digitized by Google

deutigen Wortlaut hat: „Alle Verträge, Konventionen, Akte und Stipulationen, welche während der verschiedenen Epochen zwischen Rußland und der Pforte geschlossen worden sind, werden vollinhaltlich bestätigt, mit der einzigen Ausnahme derjenigen Artikel, welche fortwährend Änderungen unterzogen worden sind, sei es durch den gegenwärtigen Vertrag, sei es durch frühere Verträge . . .“ Damit war die Meerengenfrage zwischen den beiden Mächten, wenn schon vorläufig latent, wieder gleichsam vertraglich, zur Streitfrage geworden, und als natürlicher Wächter, wie auch als Helfer der Pforte erschien Großbritannien mit seinem Vertrage von 1809.

Im Jahre 1829 machte der tatkräftige und ehrgeizige Zar Nikolaus I. seine ersten Versuche, um der Lösung der alten russischen Frage näher zu kommen, nachdem sein Vorgänger Alexander vergeblich versucht hatte, zu einem Schutz- und Trutzbündnis mit der Pforte zu gelangen. Es war gelegentlich der Friedensverhandlungen von Adrianopel, als der Justizminister Daschkow in einer geheimen Denkschrift dem Zaren die Wichtigkeit der Meerengenfrage entwickelte. Die Folge war, daß in dem russischen Entwurfe des Friedensvertrages sich ein Passus befand, demzufolge der Zar und der Sultan übereinkamen, daß „alle russischen Kriegschiffe der Flotte des Schwarzen Meeres frei durch den Kanal von Konstantinopel und durch die Dardanellen passieren können, um sich in den Archipel zu begeben und zurückzukommen, unter der Bedingung jedoch, daß nur zwei Schiffe zugleich durchfahren können und daß nur vier dieser Schiffe sich zu gleicher Zeit im Kanale von Konstantinopel befinden dürfen“. Im tatsächlichen Friedensvertrage von Adrianopel (1829) befindet sich nun weder dieser Artikel noch überhaupt eine ähnliche Bestimmung, die sich auf die Durchfahrt russischer Kriegschiffe bezöge. Artikel 7 des Vertrages von Adrianopel enthält dagegen ausführliche Bestimmungen und Verpflichtungen der Türkei über die Gewährleistung aller denkbaren Freiheiten und Sicherheit für die Handelsschiffahrt russischer Schiffe bei ihrer Fahrt vom Schwarzen Meer in das Mittelmeer und umgekehrt. Und ausdrücklich wird dabei vermerkt: „Vorausgesetzt, daß diese Schiffe Handelsschiffe sind, so werden sie ohne Ansehung ihrer Größe und ihres Tiefganges, keinerlei Hemmnissen und Schikanen ausgesetzt sein.“ Die gleichen Freiheiten werden, und das zeigt wieder den Umschwung der Lage gegen früher, auf den Handel anderer Nationen, „soweit sie sich im Friedenszustande mit der hohen Pforte befinden“, ausgedehnt. In dem vorletzten Satze liegt ersichtlich eine deutliche Ablehnung, jene Verkehrsfreiheit auf Kriegschiffe auszudehnen, und man hat den Eindruck, daß diese Abneigung der Pforte mit einen Grund für die überaus feierliche und umständliche Versicherung völliger Freiheit für alle Handelsschiffe bildet. Die Pforte verspricht schließlich: „Wenn, was Gott nicht gefallen möge, einige dieser Bestimmungen verletzt werden sollten, ohne daß Reklamationen des russischen Geschäftsträgers volle Genugtuung zur Folge hätten, so erkennt die hohe Pforte im voraus dem russischen Hofe das Recht zu, eine derartige Verletzung als Akt der Feindseligkeit anzusehen und unverzüglich Repressalien anzuwenden.“ Man sieht auch hieraus wieder, wie die Zeit der eigenen Kraft und Entschlußfreiheit der Pforte vorbei war, denn aus der Nichtbewilligung der russischen Wünsche ist der Druck der europäischen Westmächte deutlich zu erkennen, und aus dem wortreichen Bestreben der Pforte, die russische Regierung durch Zugeständnisse anderer Art zu versöhnen, die Furcht, daß

Digitized by Google

selbst die Gunst der Westmächte Äußerungen russischer Rachsucht nicht werde hindern können.

Eine ganz neue Wendung der Dinge im Orient hatte der Aufstand Mehmed Alis, des Paschas von Ägypten, zur Folge. Die Pforte geriet bekanntlich in die größte Bedrängnis, und der Sultan in Sorge um seinen Thron. Der Zar Nikolaus ergriff die Gelegenheit, um dem Sultan seine Hilfe anzubieten, unter der Begründung einmal, daß er aus selbstlosen Gründen Wert darauf lege, den Sultan zu retten, ferner, daß ein Sieg Mehmed Alis und ein Vordringen der ihn unterstützenden französischen Flotte die russischen Interessen keineswegs unberührt lassen könne, vor allem auch die Bestimmungen des Friedens von Adrianopel über den Haufen werfen würde. Der Sultan nahm die Hilfe an, ein russisches Geschwader erhielt Befehl, auf die erste Weisung des Sultans hin nach Konstantinopel unter Segel zu gehen. Die russische Fregatte „Standard" aber erschien vor Konstantinopel, um die Angebote des Zaren zu überbringen, und begegnete auf der einen Seite Dankesergüssen, auf der anderen Seite versteckter Ablehnung. Die Pforte hoffte, vielleicht doch der russischen Hilfe entraten, und fürchtete, den Helfer nicht mehr los werden zu können. Die Nachricht, daß Ibrahim Pascha auf Brussa marschiere, änderte wiederum die Entschlüsse, und der Sultan bat nicht nur um ein russisches Geschwader, sondern auch um ein russisches Armeekorps. Als dann wieder beruhigende Nachrichten eintraten, versuchte der Sultan, seine Bitten wieder rückgängig zu machen, aber wenige Tage darauf ankerte ein Geschwader unter Admiral Lazarew vor Buyukdere. Kaum war es da, so tat der Sultan, wahrscheinlich unter dem Drucke des französischen Botschafters Roussin und aus Angst vor den Russen, das mögliche, um das Geschwader zu entfernen. Es blieb aber dort, und 5000 russische Truppen landeten im Tale von Unkiar-Iskelessi. Graf Orloff, mit besonderen Vollmachten ausgerüstet, überbrachte dem Sultan einen Brief des Zaren, der u. a. betonte, daß die Gegenwart des russischen Geschwaders das Fortbestehen des türkischen Reiches verbürge; daran schloß sich der Antrag der russischen Freundschaft. Die Pforte fuhr jedoch fort, Doppelpolitik zu treiben und je nach den Umständen sich auf Rußland oder Frankreich zu stützen, was den Grafen Orloff zur schriftlichen Bemerkung veranlaßte: man müsse die Türken mit der einen Hand liebkosen und ihnen dabei die andere Hand als geballte Faust zeigen.

Da der französische Botschafter Admiral Roussin nicht erreichen konnte, daß das russische Geschwader sich entfernte, versuchte er die Konsequenzen nach der anderen Seite zu ziehen: die Meerengen für die französische Kriegsflotte zu öffnen. Das französische Kriegschiff „La Méfange" versuchte die Dardanellen zu forcieren, wurde aber durch das Feuer der Befestigungen zum Rückzuge gezwungen. Die türkische Regierung erklärte, daß sie sich dem Eindringen russischer und englischer Kriegschiffe widersetzen würde; natürlich unter dem Drucke Rußlands, denn Graf Orloff erklärte seinerseits der türkischen Regierung: das Eindringen fremder Kriegschiffe verpflichte Rußland, die „Hauptstadt des türkischen Reiches zu verteidigen". Eine Zeitlang befanden sich die türkische Regierung und der Sultan völlig unter dem Befehle des Grafen Orloff, der an den Grafen Nesselrode u. a. den Satz schrieb: „Es ist uns geglückt, den Türken etwas Mut zu machen, und sie haben Roussin nicht nachgegeben; er sieht sich jetzt verpflichtet zu erklären, daß er nicht in die Dardanellen

Digitized by Google

einfährt, und das ist schon ein großes Ergebnis." Es begannen nunmehr die russisch-türkischen Verhandlungen über den Abschluß eines Bündnisvertrages. Man war russischerseits von vornherein entschlossen, die Lücken des Vertrages von Adrianopel auszufüllen, und so war der Grundgedanke der Instruktionen, welche Graf Orloff aus Petersburg erhielt, man müsse die Gelegenheit der augenblicklichen Beziehungen zur Pforte benutzen, um „die südlichen Provinzen des Reiches, welche an das Schwarze Meer grenzen, unangreifbar zu machen". Diese lege der Pforte keine neue Last auf, denn es liege auch im Interesse ihrer eigenen Sicherheit, die Dardanellen für feindliche Kriegschiffe zu schließen. — Es ist zu beachten, daß diese Instruktion an den Grafen Orloff ausdrücklich von den Dardanellen spricht, nicht von den Meerengen, und weiter erklärt, die Schließung der Dardanellen sei ja so wie so ein altes türkisches Prinzip. Tatsächlich und ursprünglich bezog sich das türkische Prinzip aber nur auf den Bosporus und wurde nachher auch auf die Dardanellen ausgedehnt. Es ist aber begreiflich, daß es im russischen Interesse lag, unter Benutzung der günstigen Gelegenheit die Sache umzukehren.

Obgleich der Sultan, wenn auch wohl auf Druck Orloffs hin, das Bündnis vorgeschlagen haben soll, weigerten die türkischen Minister sich zunächst, den Vertrag zu unterzeichnen, bis den russischen Unterhändlern die plötzliche Ankunft eines englischen Geschwaders bei Tenedos zu Hilfe kam. Der Vertrag wurde 1833 unterzeichnet. Über die Einzelheiten der Unterhandlungen wird noch berichtet, daß die Türken vergeblich versuchten, einen Text einzuführen, der nur solchen fremden Kriegschiffen die Dardanellen schlösse, welche mit feindlichen Absichten gegen beide vertragschließenden Parteien kämen. Dann hätten die Türken bei Eintritt des Falles immer noch den Begriff der Feindlichkeit in Frage stellen und diskutieren können, kurz, sich damit ein gewisses Maß von Freiheit verschafft. Außerdem war die Besorgnis der Türken maßgebend: Rußland glaube an den demnächstigen Ausbruch eines allgemeinen Krieges und wolle sich auf jeden Fall im Schwarzen Meere sichern.

Der Vertrag von Unkiar-Iskelessi (nach dem Landungsorte der Russen benannt) wurde für acht Jahre geschlossen, und zwar als Friedens- und Bündnisvertrag. Er enthält sechs öffentliche und einen geheimen Artikel. Die Meerengen werden nur in dem geheimen Artikel genannt. Dieser lautet folgendermaßen: „Laut Artikel 1 des veröffentlichten Vertrages zwischen der Hohen Pforte und dem Kaiserlichen Hofe Rußlands sind die Vertragschließenden gehalten, sich gegenseitig materielle Hilfe und den nachdrücklichsten Beistand für die Sicherheit ihrer beiden Staaten zu leihen. Der Kaiser aller Russen wird gleichwohl, um der Hohen Pforte die Last und die Umstände zu ersparen, die aus solcher materiellen Hilfeleistung erwachsen würden, nicht verlangen, wenn die Umstände die Hohe Pforte verpflichteten, jene zu leisten. Anstatt dieser Hilfe, welche die Hohe Pforte auf Grund des veröffentlichten Vertrages, nach dem Grundsatze der Wechselseitigkeit zu leisten verpflichtet wäre, wird die Hohe Pforte ihre Stellungnahme zugunsten Rußlands darauf beschränken, die Meerenge der Dardanellen zu schließen, nämlich keinem fremden Kriegschiffe zu gestatten, sei es unter welchem Vorwande, hineinzufahren."

Der Form nach lautete dieser Geheimartikel also wie ein großmütiges Zugeständnis an die Pforte, in Wirklichkeit bedeutete er den Hauptpunkt aller russischen

Digitized by Google

Wünsche, anderseits für die Pforte angesichts ihrer chronischen und aussichtslosen Schwäche absolute Abhängigkeit vom russischen Reiche. Denn dem Vertrage von Unkiar-Iskelessi zufolge hatte die russische Kriegsflotte freie Durchfahrt zwischen dem Schwarzen und dem Mittelmeere, freien Aufenthalt innerhalb der Meerengen, wo sie wollte. Die Pforte sah sich ihrerseits außerstande, andere Seemächte zu Hilfe zu rufen; ihre eigene Seemacht war den Anforderungen nicht gewachsen, also ergab sich, daß der russische Wille für sie maßgebend werden mußte. Durch den Vertrag war das nachteilige Moment für Rußland verschwunden, welches im englisch-türkischen Vertrage von 1809 enthalten war; denn dieser forderte die Schließung der Meerengen für alle Mächte, also auch für Rußland, und legte die Entscheidung im Kriege über die Öffnung in die Hände der Pforte. Befanden sich also Rußland und England im Kriege, und die Pforte zwischen beiden im Frieden, so hatte sie die Pflicht, beide Meerengen geschlossen zu halten. Gelang es aber beispielsweise der russischen Flotte, aus dem Schwarzen Meere in das Marmarameer zu segeln, so konnte sie versichert sein, daß die englische Flotte unmittelbar darauf durch die Dardanellen gelassen würde, falls nicht der russische Einfluß auf die Türkei zu stark war. Der Vertrag von Unkiar-Iskelessi zeigt den Höhepunkt des russischen Einflusses in einem allgemeinen Zustande, der bei längerer Dauer eine russische Schutzherrschaft über die Türkei bedeutet haben würde.

In dem Geheimartikel fällt auf, daß der russischen Kriegsflotte keine ausdrückliche Erwähnung getan ist, vielmehr nur verlangt wird, daß die Pforte die Meerenge fremden Kriegschiffen schließe. Es liegt aber in dem Worte „fremden" enthalten, daß keine russischen Kriegschiffe damit gemeint sind. Nach der Versicherung russischer Autoren soll dem Vertrage von Unkiar-Iskelessi eine Bestimmung vorausgegangen sein, der zufolge alle einschlägigen Artikel früherer Verträge zwischen Rußland und der Pforte in Kraft zu bleiben hätten. Darunter wäre auch der Vertrag von 1805 begriffen gewesen, und diesem zufolge hatten russische Kriegschiffe das Recht der Passage durch die Meerengen in doppeltem Sinne. In der Vertragssammlung von Martens und de Cussy befindet sich aber diese Vorbestimmung nicht. Wenn sie aber auch nicht existiert hat, so genügt jener Geheimartikel des Vertrages von Unkiar-Iskelessi vollkommen, um den Russen diejenigen Rechte zu sichern, die sie zu erlangen wünschten. Dementsprechend war denn auch die Bestürzung der europäischen Großmächte über die Vormachtstellung, welche der Vertrag Rußland der Türkei gegenüber einräumte. Ein englisch-französisches Geschwader erschien vor Tenedos, um auf die Türkei zu drücken und gegen den Vertrag zu protestieren. Da aber die Türkei fest blieb, so kam es über die Demonstration nicht hinaus. Als dagegen das russische Schwarze Meer-Geschwader die Meerengen durchfuhr, um aus den griechischen Gewässern in das Schwarze Meer zu segeln, nahm Lord Palmerston Gelegenheit, dem türkischen Botschafter in London zu erklären, daß vom Augenblicke dieser Durchfahrt des russischen Geschwaders an England das gleiche Recht habe wie Rußland, und zwar laut dem Vertrage von 1809. Im Artikel 11 dieses Vertrages versprach bekanntlich Großbritannien der Türkei, sich der alten Regel der Schließung der Meerengen anzupassen, da dieselbe jeder Macht, welche es auch sei, gegenüber beobachtet werden müsse. Man wird zugestehen müssen, daß vom vertragsrechtlichen Standpunkte der britische Einwand begründet war. Ander-

Digitized by Google

seits, wie Goriainow richtig bemerkt, zeigt dieser diplomatische Vorgang, daß der Schwächezustand der Türkei keiner Macht mehr gestattete, sich mit allen Konsequenzen an sie selbst zu halten. — Die Vorstellungen Lord Palmerstons galten mehr Rußland als der Pforte.

Es ist nicht uninteressant, daß damals in der englischen Presse behauptet wurde, der Vertrag von Unkiar-Iskelessi laute in seiner russischen und seiner türkischen Ausfertigung verschieden. Die Martenssche Vertragssammlung führt eine solche englische Stimme an. Diese sagt u. a.:

„Das russische Original spricht nur von der Passage der Dardanellen, während der Vertrag von 1809 zwischen England und der Pforte, in welchem der Pforte das alte Recht zuerkannt wird, die Dardanellen in Friedenszeiten für jedes fremde Kriegschiff geschlossen zu halten, auch die Schiffahrt des Schwarzen Meeres, also die Bosporuspassage, als zweiten Punkt der Konvention gleichermaßen ausdrücklich behandelt. Auf diese Weise könnten die Dardanellen in Kriegszeiten zum Vorposten des Schwarzen Meeres werden. Wenn Rußland im Kriege hineinsegeln will, so muß die Türkei sich ebenso, wie ihr Verbündeter, zur Verteidigung rüsten. Das türkische Vertragsoriginal spricht von der Passage des Weißen Meeres, also des Mittelländischen Meeres, anstatt von der Passage der Dardanellen, und diese Bezeichnung betrifft die beiden Kanäle, den Hellespont und den Bosporus mit dem Marmarameer."

Es handle sich hier also um ein Verschleierungsmanöver. Dem russischen Vertragsoriginal zufolge sei Rußland zum tatsächlichen Besitzer Konstantinopels geworden.

In demselben Jahre, 1833, wurde zwischen Rußland und Österreich-Ungarn die Konvention von Münchengrätz geschlossen, und zwar bildete die schon erwähnte Erhebung des Paschas von Ägypten, Mehmed Ali, den unmittelbaren Anlaß dazu. In zwei Geheimartikeln verpflichteten sich die beiden Mächte, nicht zu dulden, daß die Macht Mehmed Alis sich direkt oder indirekt auf die europäische Türkei ausdehne. Für den Fall aber, daß dieses Vorhaben den Mächten nicht gelingen sollte, verpflichteten sie sich, in der Türkei gemeinsam vorzugehen. Diese Konvention enthält von der Meerengenfrage nichts, ist aber insofern wichtig und folgenreich, als sie Österreich-Ungarn vertragsrechtlich an der russisch-türkischen Politik beteiligt. Wir können hier nicht untersuchen, in welchem Maße Rußland durch die Gesamtheit der Verhältnisse bestimmt war, aber zweifellos war es ein fehlerhafter Schritt unter dem Gesichtspunkte der türkischen Interessen Rußlands, diese mit der österreichischen Politik zusammen zu binden, wo offenbar das österreichische Interesse, abgesehen von äußerlichen Gelegenheitsfällen, den Interessen Rußlands entgegenlief.

Ähnlich stand es in den folgenden Jahren mit dem Verhältnisse Rußlands und der Pforte. Der Friedens- und Bündnisvertrag von Unkiar-Iskelessi war einerseits durch die Furcht des Sultans vor Mehmed Ali, anderseits durch das geschickte und energische Vorgehen der russischen Geschäftsträger herbeigeführt worden. Im Grunde hegte die Pforte die gleiche Besorgnis Rußland, wie Mehmed Ali, gegenüber, und die Folge war jene alte Politik des doppelten und dreifachen Bodens, welche nicht nur die Türkei, sondern alle von mächtigen Staaten umgebenen schwachen Staaten zu allen Zeiten getrieben haben. Was die russische Politik jener Zeit anlangt, so brannte sie keineswegs darauf, für die Türkei Krieg gegen den Pascha von Ägypten zu führen, wohl aber war der Zar Nikolaus ernstlich entschlossen und ist es während seiner ganzen Regierungszeit gewesen, das türkische Reich zu erhalten. Katharina II. hatte ebenso konsequent auf die Auflösung und Vernichtung des türkischen Reiches

Digitized by Google

hingearbeitet, überhaupt schwankte die russische Politik immer, wenn schon periodenweise, zwischen diesen beiden Extremen. Nikolaus wollte die Türkei erhalten, aber nicht um ihrer selbst willen, nicht für das „europäische Gleichgewicht", sondern für Rußland. Diese Politik schien durch ein russisches Protektorat in der Form eines Bündnisses am vollkommensten gewährleistet. Es war aber zu spät.

Im Jahre 1839, also ungefähr zwei Jahre vor Ablauf des Vertrages von Unkiar-Iskelessi, benutzten die Westmächte den erneuten Ausbruch von Feindseligkeiten zwischen dem Sultan und Mehmed Ali, um eine internationale Konferenz zur Beratung der Orientfrage vorzuschlagen: Es sei nötig, die Integrität der europäischen Türkei zu garantieren und zu diesem Zwecke die Geschwader der Mächte durch die Dardanellen zu schicken. Nach langem diplomatischen Hin und Her entschloß Rußland sich, seinen anfänglichen Widerspruch aufzugeben, und zwar war der Grund in erster Linie die Tatsache, daß der Vertrag von Unkiar-Iskelessi sich dem Ende seiner vereinbarten Gültigkeitsdauer näherte, und nach Lage der Verhältnisse für Rußland keinerlei Aussicht auf Erneuerung vorhanden war. Die russische Regierung begriff ebenso, daß sie weniger als je mit der Pforte allein auf der Welt stände, sondern daß die Meerengenangelegenheit zu einer europäischen Angelegenheit geworden war. Wohl unter diesem Gesichtspunkte hauptsächlich kam Rußland mit dem für seine Politik ganz neuen Standpunkt zu den Mächten: Es werde sich an den Erwägungen und Entschließungen der übrigen Mächte beteiligen und teile deren allgemeine Grundsätze hinsichtlich der Orientfrage, aber unter der einen Bedingung: „daß die Schließung der Meerenge der Dardanellen für Kriegschiffe, im Frieden wie im Kriege, ein Prinzip des öffentlichen europäischen Rechtes wird, verbürgt durch eine allgemeine Verpflichtung, es als unverletzlich zu achten." Dieser Standpunkt, so schrieb Graf Nesselrode, würde ein Vorteil für Rußland sein, da es somit vor Angriffen feindlicher Schiffe im Schwarzen Meere sicher sei. Es ist leider nicht möglich, auf die sehr interessanten diplomatischen Verhandlungen der Frage im einzelnen einzugehen. Bemerkt sei nur, daß Fürst Metternich nachdrücklich den Standpunkt vertrat, die Pforte müsse das Recht haben, im Kriege mit Rußland ihre Freunde zu Hilfe zu holen. Wolle man aber jenes Prinzip herstellen, so müsse auch Rußland sich für den Fall eines Krieges mit andern Mächten verpflichten, nicht seine baltische Flotte in das Schwarze Meer und nicht die Schwarze Meer-Flotte nach dem Baltischen Meere zu schicken. Fürst Metternich vertrat im ganzen den Standpunkt, das Schwarze Meer zum mare clausum zu machen. Man denkt unwillkürlich an die ersten Zeiten der russisch-türkischen Berührung zurück, wo das Schwarze Meer tatsächlich mare clausum war, jedoch unter türkischer Herrschaft, während jetzt die Türkei von den Westmächten und Österreich, einer beginnenden russischen Vormundschaft entrissen, unter internationale Vormundschaft gestellt wurde.

In England ist man sich anscheinend nicht immer klar gewesen, welchen Zustand des Schwarzen Meeres und der Meerengen herzustellen am zweckmäßigsten sei. Ein französischer Schriftsteller berichtet, Lord Palmerston habe bereits im Jahre 1835 den alten Herzog von Wellington gefragt, auf welches Ziel man hinarbeiten solle: Das Marmarameer den englischen Kriegschiffen zu öffnen und damit auch den Kriegschiffen der anderen Mächte, oder sie für alle Flotten, einschließlich der englischen

Digitized by Google

Flotte zu schließen. Wellington soll ohne Zögern geantwortet haben: man müsse die Meerengen schließen, denn „wir sind in jenen Gewässern zu weit von unseren Stützpunkten und Hilfsmitteln entfernt, während Rußland die seinigen unmittelbar in der Nähe hat." („Nous sommes dans ces parages trop loin de nos ressources, et la Russie touche aux siennes.") — Dieses Prinzip wurde denn auch zur Richtlinie der englischen Meerengenpolitik. Auf diese Weise deckten sich trotz aller Gegensätzlichkeiten im Grunde der englische und der russische Gesichtspunkt. Die Engländer wollten der russischen Flotte, vor allem der des Schwarzen Meeres, den Zugang nach Konstantinopel sperren, die Russen den Engländern und Franzosen die Einfahrt in das Schwarze Meer.

Schließlich kam die Londoner Konvention am 14. Juli 1840 zustande, und zwar, wie ausdrücklich bemerkt werden muß, ohne Mitwirkung Frankreichs, welches bekanntlich in der damaligen Orientpolitik eine gegensätzliche Stellung einnahm. Die vertragschließenden Mächte waren: Großbritannien, Österreich, Preußen und Rußland auf der einen Seite, auf der anderen Seite die Hohe Pforte. Für die Beurteilung dieser ersten Londoner Konvention ist es ferner von grundlegender Wichtigkeit, daß sie an und für sich nicht für Herstellung oder für die Verbürgung eines dauernden Zustandes geschlossen wurde, wie z. B. der Vertrag von Unkiar-Iskelessi und andere, sondern wie es ausdrücklich von der Konvention heißt: „zur Herstellung des Friedenszustandes in der Levante." Auf diesen Zweck beziehen sich die Artikel der Konvention. Im Artikel 3 wird ausgeführt, daß die vertragschließenden Mächte, falls Mehmed Ali Konstantinopel gefährde, auf Einladung des Sultans und um seinen Thron ihm gemeinsam zu erhalten, mit ihren Flotten in die Meerengen einlaufen würden. Sobald der Sultan diese Hilfeleistung nicht mehr für nötig hielte, würden die Mächte zugleich ihre Flotten aus den Meerengen zurückziehen. Man sieht ohne weiteres, wie der „Wunsch des Sultans" nur eine inhaltslose Form ist, eine Deckadresse für den Wunsch und Willen der Mächte. Man sieht ferner, wie an Stelle einer maßgebenden russischen Vormundschaft die der Mächte getreten ist, und zwar im vollen Gegensatz zu der alten russischen Orient- und Meerengenpolitik.

Artikel 4 der Konvention lautet dahin: das Einlaufen der Geschwader der Mächte sei lediglich als eine einmalige Maßnahme und als eine Ausnahme anzusehen, welche eingetreten sei ausschließlich auf Wunsch des Sultans und ausschließlich zu seinem Schutze, für den einzigen angeführten Fall, nämlich die Abwehr eines Angriffs Mehmed Alis. „Man ist aber darüber eingekommen, daß diese Maßnahme in keiner Weise der alten Regel des Ottomanischen Kaiserreichs Abbruch tut, kraft welcher für alle Zeiten den Kriegschiffen der fremden Mächte der Eintritt in die Meerengen des Bosporus und der Dardanellen verboten ist. Der Sultan seinerseits erklärt hiermit, daß er, mit Ausnahme der erwähnten Eventualität, fest entschlossen ist, in Zukunft dieses Prinzip, welches unveränderlich als alte Regel seines Reiches festliegt, aufrecht erhalten wird, und solange sich die Pforte im Frieden befindet, kein fremdes Kriegschiff in die Meerengen des Bosporus und der Dardanellen hineinlassen wird." Die Unterzeichnungsmächte verpflichten sich zum Schluß des Artikels, diese Entschließung des Sultans zu respektieren und sich dem Prinzipe der Schließung anzupassen. In einem der Konvention beigefügten Protokoll schließlich erklärt der Bevollmächtigte der

Digitized by Google

Pforte, daß die letztere sich das Recht reserviert, wie früher leichten, unter der Kriegsflagge fahrenden Schiffen durch Firman die Durchfahrt durch die Engen zu gestatten, soweit nämlich diese Schiffe herkömmlichermaßen für den Verkehr der Gesandtschaften der befreundeten Mächte usw. bestimmt sind.

Man sieht, daß die Mächte den Anlaß des ägyptischen Aufstandes erfolgreich benutzt hatten, um den Vertrag von Unkiar-Iskelessi verschwinden zu lassen. Das an und für sich ist aber wohl nicht der entscheidende Punkt für die Mächte einerseits, für Rußland anderseits gewesen. Dieser liegt vielmehr in der grundlegenden Tatsache, daß die Meerengenfrage nunmehr anerkanntermaßen zur internationalen Angelegenheit geworden war, und vor allem, daß Rußland die Internationalität des Prinzips ausdrücklich anerkannt, ja, bis zu einem gewissen Grade angeregt hatte. Wir sind damit wieder in eine neue Phase der Entwicklung der Meerengenfrage eingetreten: zuerst war sie eine türkisch-russische. Langsam stieg die russische Macht und sank die türkische. Im neunzehnten Jahrhundert griffen nacheinander Frankreich, England und Österreich, teils unmittelbar, teils mittelbar, in die Frage ein. Es folgte der russische Höhepunkt von Unkiar-Iskelessi, jedoch, wie 1805, stürzte der zur Höhe gerollte Stein wieder hinunter, und jetzt erschienen zum ersten Male zwei europäische Großmächte — Preußen figurierte nur — zusammen auf dem Plane, neben Rußland und der Türkei. Der Schwerpunkt und die Exekutive waren der russischen Hand entglitten. Noch fehlt Frankreich in der Reihe, tritt aber schon im kommenden Jahre ein.

Die in der Konvention enthaltene Ausführungsbestimmung wurde übrigens auch tatsächlich befolgt: ebenso wie die russische und die britische Flotte zugleich in das Marmarameer eingelaufen waren, verließen sie dieses zugleich.

Schon im folgenden Jahre trat eine Änderung der Lage ein, denn Mehmed Ali unterwarf sich. Die in der Konvention von 1840 begründete Situation bestand damit nicht mehr, und die Konvention selbst war durch die Ereignisse überholt. Es ist sehr bemerkenswert für die damaligen Anschauungen der russischen Diplomaten, daß sie Wert darauf legten, sofort eine neue Konvention zustande zu bringen, hauptsächlich um Frankreich nunmehr in den Kreis der Mächte hineinzuziehen, welche das Prinzip der Schließung der Meerengen anerkannten. Der russische Geschäftsträger in London äußerte sich dahin, daß es ein Vorteil wäre, wenn Frankreich nach seiner Mitverpflichtung nicht mehr zu gegebener Gelegenheit sagen könne: es habe weder der Pforte noch auch den anderen Mächten gegenüber irgendwelche Verpflichtungen. Lord Palmerston und der russische Botschafter in London arbeiteten die neue Konvention aus. Diese zweite Londoner Konvention wurde bereits am 13. Juli 1841 zu London unterzeichnet.

Der Inhalt beginnt mit der Erklärung der Mächte, daß ihre Übereinstimmung dem Weltfrieden nützlich sei und sie die Absicht hätten, „dem Sultan einen offensichtlichen Beweis des Respektes zu geben, den sie für die Unverletzlichkeit seiner souveränen Rechte hegen und ebenso für ihren aufrichtigen Wunsch, daß sein Reich sich in Ruhe konsolidiere. Die Unterzeichnungsmächte haben beschlossen, auf die Einladung des Sultans hin ihren einmütigen Beschluß dahin festzulegen, daß sie sich der alten Regel des Ottomanischen Reiches anpassen, der zufolge die Engen der Dardanellen und des Bosporus immer für alle fremden Kriegschiffe geschlossen sein müssen, solange die Pforte sich im Frieden befindet."

Artikel 1. „Einerseits erklärt der Sultan, daß er den festen Entschluß hat, in Zukunft das Prinzip aufrecht zu erhalten, welches unveränderlich als alte Regel seines Reiches feststeht, kraft

Digitized by Google

dessen es zu jeder Zeit den Kriegschiffen fremder Mächte verboten gewesen ist, in die Engen der Dardanellen und des Bosporus einzulaufen; und daß, solange die Pforte sich im Frieden befindet, der Sultan kein fremdes Kriegschiff in die genannten Engen einlassen wird. Ihre Majestäten usw. anderseits verpflichten sich, diesen Entschluß des Sultans zu respektieren und sich dem genannten Prinzip zu fügen."

Im Artikel 2. kommt dann der obligate Zusatz, daß der Sultan sich wie früher vorbehält, für leichte, diplomatischen Zwecken dienende, unter der Kriegsflagge segelnde Schiffe Firmans auszugeben.

Durch den Artikel 3 endlich wird die Basis der Konvention noch erheblich erweitert, indem der Sultan sich vorbehält, die Konvention zur Kenntnis aller mit der Pforte befreundeten Mächte zu bringen und sie einzuladen, sich der Konvention anzuschließen.

Diese Artikel und nicht zum wenigsten auch die Einleitung zeigen deutlich genug die Weiterentwicklung in der internationalen Ausgestaltung der Meerengenfrage. In der Einleitung sehen wir zum ersten Male die Absicht aller Unterzeichnungsmächte verbrieft, die „souveränen Rechte des Sultans zu respektieren", und den Wunsch einer Konsolidation seines Reiches in Ruhe. Die „Erhaltung des türkischen Reiches" wurde damit zum Gegenstande „öffentlich europäischer Sorge". Daneben, und besonders neben den folgenden Artikeln, nehmen sich allerdings die Verbeugungen vor der souveränen Majestät des Sultans einigermaßen merkwürdig aus, denn der ganze Inhalt der Konvention läuft auf eine derartige Beschränkung der souveränen Rechte des Sultans hinaus, daß von Souveränität nicht die Rede ist. Das entsprach freilich den Tatsachen, aber diese erfuhren so zum ersten Male internationale Sanktionierung; die Majestät des Sultans erhielt durch internationale Übereinstimmung der Mächte gewissermaßen einen Zwangskurs, um ihm formal im Vertrage die von ihnen zweckmäßig gefundene Stellung einräumen zu können. Inhaltlich läßt sich nur sagen, daß die Konvention sich ausschließlich gegen Rußland richtet. Das scheint merkwürdigerweise damals, wie schon 1839 von den russischen Staatsmännern, nicht im vollen Umfange empfunden worden zu sein. Sie standen, wie vorher erwähnt, unter dem Zwange des Gedankens, daß Rußland im Schwarzen Meere durch die Konvention geschützt sei. Das ist schwer begreiflich, besonders weil die Wendung in der Konvention, daß die Türkei im Frieden keine fremden Kriegschiffe hereinlassen dürfe, höchst vieldeutig war. Fünf Mächte hatten die Konvention unterzeichnet. Solange die Pforte sich mit ihnen allen im Frieden befand, durfte sie keine fremden Kriegschiffe hindurchlassen. Befand sie sich aber mit einer einzigen im Kriege, so bestand diese Verpflichtung nicht mehr, oder aber mußte sich die Pforte mit allen Unterzeichnungsmächten im Kriege befinden, oder waren die Begriffe Krieg und Frieden nur im allgemeinen Sinne des europäischen Friedens oder eines europäischen Krieges gemeint? Wie hatte man sich schließlich zu verhalten, wenn die Pforte sich im Kriege mit einer Macht befand, die nicht zu den Unterzeichnungsmächten gehörte? Der russische Botschafter in London hatte die Wendung vorgeschlagen: „Die Engen im Krieg und Frieden zu schließen, solange die Pforte sich im Frieden mit den Mächten (also den Unterzeichnungsmächten) befindet." Rettungslos kompliziert mußte die Frage aber in der Praxis dadurch werden, daß eben eine eigentliche Souveränität der Pforte nicht bestand, und, auch den Willen zur sachlichen Befolgung der Konvention vorausgesetzt, sie gar nicht in der Lage war, diese unparteiliche und notwendigerweise tatkräftige



Digitized by Google

Haltung durchzuführen, denn sie erforderte Kraft und Selbständigkeit, eigenen Willen und die Möglichkeit, eine eigene Politik zu treiben.

Zu keinem von allen besaß die Pforte die Fähigkeit, und dieser Mangel war, ebenso wie ihr selbst, auch den Unterzeichnungsmächten bekannt. Rußland scheint damals aber noch nicht, wie schon angedeutet, durchschaut zu haben, daß die zur See führenden Unterzeichnungsmächte die Türkei nur vorschoben, mit aller ihrer fingierten Souveränität und allem internationalen Respekt vor dieser, um als Kulisse in dem stillen Kampfe gegen den russischen Orienteinfluß zu dienen. Der Text der einzelnen Artikel war so vieldeutig und auch unklar, daß die Unterzeichnungsmächte sich immer im Vorteile Rußland gegenüber befanden und immer die, ihrer Vielheit entsprechende, Mehrheit von Chancen Rußland gegenüber hatten: einen Fall zu konstruieren, der ihr Einlaufen in die Engen als vertragsentsprechend deuten ließ, dagegen ein russisches Passieren sofort als vertragswidrig bezeichnen konnte. Dazu kommt, daß, laut der Einleitung der Konvention, die Bindung der Mächte als durchaus solidarischer Natur erschien und deshalb im Falle späterer praktischer Meinungsverschiedenheiten von vornherein ein sehr hoher Grad von Wahrscheinlichkeit bestand, daß Rußland stets nicht nur in der Minderheit sich befinden, sondern allein dastehen würde. Will man vom russischen Gesichtspunkte aus die russische Politik der Türkei gegenüber beurteilen, so stellt es sich als ein entschiedener Fehler dar, daß diese russische Politik nach Katharina II. durchweg auf Erhaltung der Türkei gerichtet war im Gedanken, mit der Zeit aus ihr einen ergebenen Bundesgenossen zu machen. Nach Katharina gab es noch einen Augenblick, wo es hätte ganz anders kommen können. Das war nach dem Frieden zu Tilsit, wo, wie erwähnt, Frankreich die Friedensvermittlung zwischen Rußland und der Türkei übernahm. In einem geheimen Zusatze wurde damals eine Teilung der Türkei zwischen Frankreich und Rußland in Aussicht genommen und in der Folgezeit vorbereitend verhandelt. Alexander I. kam mit einem Vertragsentwurfe nach Erfurt, der die Türkei tatsächlich teilte und Frankreich Ägypten nebst Syrien zusprach. Wer Konstantinopel erhalten sollte, war nicht entschieden, und eben diese Frage bestimmte Napoleon, zu einem Teile wenigstens, den Vertrag nicht zu unterzeichnen. Napoleon selbst gibt in seinen Denkwürdigkeiten noch als Grund für seine Weigerung an: „Diese neue Verteilung der Welt würde einen Krieg mit Österreich bedeutet und einen Frieden mit England für immer ausgeschlossen haben."

Die russischen Staatsmänner der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts haben sich verschiedentlich die Frage vorgelegt, ob jene Erhaltungspolitik hinsichtlich der Türkei richtig und es nicht im Gegenteil notwendig für das russische Interesse sei, die Türkei zu zerschlagen und vor allem die Schlüssel des Schwarzen Meeres unmittelbar in russische Hand zu bringen. Die Fortsetzung der Erhaltungspolitik war die Folge jener Überlegungen, und aus ihr ergab sich die Internationalisierung der Erhaltungspolitik gegen das russische Interesse. Sie mußte sich gegen Rußland richten, weil die Voraussetzung jener russischen Politik, einen absolut ergebenen und gehorsamen Freund am türkischen Reiche zu haben, im Gegensatze zum Interesse der Mächte stand, die damals Europa darstellten oder führten.

Die entscheidende Krisis ergab sich dann im Jahre 1853 als Folge von Streitigkeiten zwischen Orthodoxen und Katholiken an den heiligen Stätten. Rußland

Digitized by Google

übte damals bekanntlich das Protektorat über die innerhalb des türkischen Reiches wohnenden Orthodoxen aus. Die Westmächte unter Führung Frankreichs benutzten so hervorgerufene Reibungen zwischen Rußland und der Türkei, um sich zu koalieren, auch weil die Stellung des Nikolaitischen Rußland zu überragend wurde. Jene europäische Koalition führte dann zum Krimkriege. Den Anlaß zum Konflikte bildete das Einrücken russischer Truppen in die Donaufürstentümer. Dieses geschah ohne Kriegserklärung und wurde von Rußland lediglich als Zwangsmaßnahme bezeichnet, um die der Türkei gegenüber vorhandenen russischen Rechte durchzusetzen. Die Mächte faßten die russische Maßnahme aber als Verletzung der Konvention von 1841 auf, insonderheit der Bestimmung dieser Konvention, welche die Integrität des türkischen Gebietes — wenn auch nicht ausdrücklich — festlegt und den Respekt vor der Unverletzlichkeit der souveränen Rechte des Sultans. Als tatsächliche Folge schickten England und Frankreich je ein Geschwader in das Marmarameer und verletzten hiermit ihrerseits die Konvention von 1841 unbestreitbar und absichtlich, während man hinsichtlich der russischen Maßnahme immerhin darüber streiten konnte. Der russische Geschäftsträger in London hatte jedenfalls nicht ganz Unrecht, wenn er darauf hinwies: einmal hätten er und Lord Palmerston seinerzeit jene Formel für unzweckmäßig gehalten, und zweitens drücke sie nicht eine Verpflichtung der Mächte aus, sondern nur ihren Wunsch (désir), zu sehen, daß das türkische Reich sich in Ruhe befestige. Somit lag eine formale Verletzung der Konvention von 1841 durch Rußland jedenfalls nicht vor. Dazu kam, daß zur Zeit der Einfahrt des englischen und französischen Geschwaders in das Marmarameer ein erklärter Kriegszustand zwischen Rußland und der Pforte nicht bestand, also dem Wortlaute der Konvention zufolge auch unter diesem Gesichtspunkte der Vertrag von den Mächten verletzt war, da nur in Kriegszeiten der Sultan das Recht hatte, die Meerengen zu öffnen. Goriainow sagt: „Der Vertrag wurde uns in dem Augenblicke nutzlos, wo wir seiner bedurften. Er konnte in Friedenszeiten immerhin Dienste leisten, im Kriege war er aber nichts wert." Die Flotten der Mächte drangen in der Folge, nämlich nach der Schlacht von Sinope, auch in das Schwarze Meer ein, und die Russen mußten sehen, wie auch der noch von Lord Palmerston für richtig gehaltene Grundsatz des „geschlossenen Meeres" vor den Anforderungen der politischen und militärischen Praxis lautlos in der Versenkung verschwand.

Anfang des Jahres 1854 wurde das Bündnis zwischen England, Frankreich und der Türkei gegen Rußland geschlossen. Es ist merkwürdig, wie die Bündnissysteme um die Türkei als Drehpunkt herumschwingen: 1833 Rußland und die Türkei als Verbündete im Gegensatz zu den anderen Mächten, 1854 genau das Umgekehrte.

In Wien wurden mittlerweile, und schon seit 1853, diplomatische Verhandlungen gepflogen, um die Meerengenfrage den Wünschen der Westmächte und Österreichs gemäß zu lösen. Aus der Reihe der Vorschläge für Wortlaut und Inhalt eines Vertrages an Stelle der Londoner Konvention können nur einige Hauptpunkte hervorgehoben werden. Allgemein waren die koalierten Mächte sich darüber einig, daß die Vormacht Rußlands der Türkei gegenüber ein für alle Male gebrochen werden müsse. Am deutlichsten drückte sich der französische Geschäftsträger aus: „Die Revision des Vertrages vom 13. Juli 1841 muß bezwecken, die Existenz des Otto-



Digitized by Google

manischen Reiches in vollständigerer Weise an das europäische Gleichgewicht anzuschließen und mit dem russischen Übergewicht im Schwarzen Meere ein Ende zu machen." Den ersten Gedanken erklärte der russische Geschäftsträger, Fürst Gortschakow, für diskutabel, die Erörterung des zweiten verwarf er grundsätzlich. Rußland versuchte während der Verhandlungen ebenso ausdauernd wie vergeblich an Österreich eine Stütze zu finden. Der österreichische Geschäftsträger Graf Buol erklärte dem Fürsten Gortschakow:

„Ich begreife nicht den Zweck und die Aufgabe der formidablen Flotte, die Sie im Schwarzen Meere haben. Nach den Verträgen ist das Schwarze Meer ein geschlossener See, ein Gefängnis für Ihre Schiffe, und nichts desto weniger eine beständige Drohung gegen die Türkei und für Europa ein Motiv dauernden Mißtrauens. Da Sie die Existenz der Türkei nicht beeinträchtigen wollen, welches Interesse haben Sie an der Unterhaltung von Streitkräften ohne Verwendungsmöglichkeit? Der Kaiser von Rußland ist sicherlich Herr seiner Entschlüsse, so viel Schiffe, wie er will, in jedem Hafen zu haben; würde er nicht aber seinen Vorteil finden, wenn er in gewissem Umfange seinen Kriegschiffen die Durchfahrtsfreiheit nach dem Mittelmeere und die Verlegung seiner Flotten von Sebastopol nach Kronstadt, und umgekehrt, sicherte, auf der anderen Seite aber die Besorgnisse Europas beschwichtigte, welche durch eine maßlose Anhäufung von Streitkräften zu Sebastopol erregt werden?"

Der englische Geschäftsträger Lord John Russel dagegen vertrat den Standpunkt seiner Regierung, daß Rußland sich verpflichten müsse, über einen gewissen Kriegschiffbestand, und zwar im Verhältnis zu dem türkischen, im Schwarzen Meere nicht hinaus zu gehen. Unter dieser Bedingung wollte sich England mit dem russischen Versprechen der Aufrechterhaltung des status quo der Türkei begnügen. Von der französischen Seite wurde dann zuerst das Wort einer Neutralisation des Schwarzen Meeres gesprochen, welches Fürst Gottschakow als absurd zurückwies. Immerhin waren an sich der Fürst und die russische Regierung über die ungünstige Lage der Dinge im klaren und versuchten durch Einbringen eigener Vorschläge, die zum Teile sehr geschickt formuliert waren, die Mächte abzulenken oder zu spalten. Zu diesen Versuchen gehört u. a. ein russischer Vorschlag, die Meerengen prinzipiell zu öffnen und die Festsetzung aller Bestimmungen im einzelnen der Pforte zu überlassen. Dieser Vorschlag wurde ebenso zurückgewiesen, wie der entgegengesetzte: die Meerengen völlig zu schließen. Sehr hübsch ist die Antwort des türkischen Geschäftsträgers auf die Frage des Fürsten Gortschakow, weshalb die Pforte seinem ersten Vorschlage, der so viel Macht in ihre Hände legen wollte, nicht zugestimmt habe. Der Türke antwortete achselzuckend: „Was wollen Sie? wir haben zu viele Freunde!" — Auch der Einwand des Fürsten Gortschakow, daß die Flotten der Mächte im Mittelländischen Meere für die Pforte eine viel größere Gefahr bildeten als die russische Flotte im Schwarzen Meere, fand keinen Anklang. Nachdem dann noch ein österreichischer Vorschlag gemacht worden war, wurden die Verhandlungen vorläufig abgebrochen. Graf Buol hatte nämlich eine Klausel angefügt zu Bedingungen, die sonst für die Russen diskutabel erschienen wären: daß die Zahl der russischen Kriegschiffe im Schwarzen Meere den gegenwärtigen Stand nicht überschreiten dürfe. Dieser „gegenwärtige Stand" war aber gleich Null, denn die russische Flotte des Schwarzen Meeres existierte nicht mehr.

Nach dem Falle von Sebastopol im Herbste 1855 wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen.

Digitized by Google

Es war nur selbstverständlich, daß die Verbündeten nunmehr mit um so größerem Nachdrucke auf den vorerwähnten Hauptpunkten ihrer Forderungen bestanden: Neutralisation des Schwarzen Meeres, Schließung der Meerengen, Beschränkung der Schiffszahl im Schwarzen Meere. Rußland befand sich jetzt nicht mehr in der Lage, die Verhandlung dieser Punkte einfach abzulehnen, obgleich sie, wie die russischen Vertreter und der Zar wiederholt aussprachen, der Würde Rußlands und des Zaren zuwiderliefen. So kam der Pariser Friede zustande: zwischen Frankreich, Österreich, Großbritannien, Sardinien und der Hohen Pforte einerseits, anderseits Rußlands, und „unterzeichnet unter Teilnahme Preußens"; dieser Zusatz erinnert an eine wenig erfreuliche Periode und Episode der preußischen Geschichte.

Der Hauptvertrag des Pariser Friedens enthält in seinem Artikel 7 die folgenden Sätze: „Ihre Majestäten usw. erklären hiermit die Zulassung der Hohen Pforte zur Teilnahme an den Vorteilen des öffentlichen Rechtes und des europäischen Konzertes. Ihre Majestäten verpflichten sich, jeder für sich, die Unabhängigkeit und die territoriale Integrität des Ottomanischen Reiches zu achten, sie garantieren zusammen die strenge Beobachtung dieser Verpflichtung und werden infolgedessen jeden Akt, der geartet ist, diese Verpflichtung zu verletzen, als Frage von allgemeinem Interesse betrachten."

Artikel 8: „Wenn zwischen der Hohen Pforte und einer oder mehreren der anderen Unterzeichnungsmächte eine Mißstimmung einträte, welche die Aufrechterhaltung ihrer Beziehungen bedrohte, so werden die Hohe Pforte und jede dieser Mächte, bevor sie auf Gewaltanwendung zurückgreifen, die anderen Vertragsmächte in die Lage setzen, diesem äußersten Fall durch ihre Vermittlung vorzubeugen."

In diesen beiden Artikeln finden wir die schon mehrfach angedeutete Entwicklung zum Ende geführt, nämlich die Unterstellung der Türkei unter europäische Vormundschaft im juristischen Sinne dieses Begriffes. Die Türkei hat tatsächlich nichts mehr selbst zu sagen, oder, wie der Artikel 7 höflich ausdrückt, sie ist zur Teilnahme an den Vorteilen des öffentlichen Rechtes und des europäischen Konzertes zugelassen worden. Dieses „europäische Konzert", welches auch das „öffentliche Recht" hier repräsentiert, bestand aus den Staaten Frankreich, Großbritannien und Österreich. — Die Unterzeichnungsmächte verpflichten sich auf das ausdrücklichste zur Erhaltung der Türkei in jedem Sinne, sie binden sich sowohl einzeln wie auch als Ganzes, jede Frage und jeden Streit zusammen zu behandeln, mit andern Worten, stets geschlossen für ein Auftreten gegen Rußland bereit und verpflichtet zu sein. Artikel 7 verfolgt nicht nur den gleichen Zweck, sondern läßt bereits ein leises vorbeugendes Mißtrauen der vertragschließenden Mächte untereinander durchblicken. Das war begreiflich, denn es handelte sich einerseits um einen für die beiden anderen Hauptmächte nur indirekt erreichbaren Festlandnachbar der Türken: Österreich, anderseits um die beiden größten europäischen Seemächte und alten Rivalen. Nur die Gegnerschaft gegen Rußland bildete das einigende Moment.

Artikel 10 führt aus, daß man die Konvention von 1841 gemeinsam revidiert habe und sich aus dieser Revision eine Anhangsakte zu diesem — dem Pariser — Vertrage ergeben habe.

Digitized by Google

Artikel 11 lautet: „Das Schwarze Meer wird neutralisiert: offen für die Handelsmarinen aller Nationen, sind seine Gewässer und Häfen ausdrücklich und für immer für die Kriegsflagge verboten, sei es der Uferstaaten, sei es irgendeiner anderen Macht, abgesehen von den eben erwähnten Ausnahmen in Artikel 14 und 19 dieses Vertrages."

Artikel 13: „Da das Schwarze Meer neutralisiert ist, ergibt sich das Fehlen einer Notwendigkeit für die Unterhaltung oder Errichtung von militärisch-maritimen Arsenalen an seinen Ufern; solche wären gegenstandslos. Infolgedessen verpflichten sich der Kaiser von Rußland und der Sultan, an diesen Küsten kein militärisch-maritimes Arsenal zu unterhalten noch zu errichten." — Hierzu sei bemerkt, daß die ausdrückliche Beschränkung auf die Ufer des Schwarzen Meeres den Russen gestattete, die Werftanlagen zu Nikolajew fernerhin zu unterhalten, da diese Stadt an der Mündung des Bug liegt. Die russischen Bevollmächtigten erklärten, man werde dort nur leichte Schiffe für den Küstendienst bauen.

Artikel 14 erklärt, daß der Zar und der Sultan eine Konvention miteinander geschlossen hätten, um die Stärke und Zahl ihrer leichten Schiffe im Schwarzen Meere, die für den Küstendienst notwendig seien, festzulegen. „Diese Konvention bildet einen Anhang des Pariser Vertrages und besitzt dieselbe Kraft und den gleichen Wert, als wenn sie einen integrierenden Teil von ihm bilde. Sie kann niemals ungültig gemacht oder geändert werden ohne Zustimmung der Unterzeichnungsmächte des Pariser Vertrages." — Das europäische Konzert sicherte sich damit gegen die Möglichkeit irgendwelcher Privatabmachungen zwischen Rußland und der Pforte, welche man im Rückblick auf die geschichtliche Vergangenheit für nicht ausgeschlossen halten mochte.

Den ersten Anhang zum Pariser Vertrage bildet eine Konvention der Mächte: Österreich, Großbritannien, Preußen, Rußland und Sardinien, „welche gemeinsam ihre einmütige Entschließung festlegen wollen, sich der alten Regel des Ottomanischen Reiches anpassen zu wollen, nach welcher die Engen der Dardanellen und des Bosporus für alle fremden Schiffe geschlossen sind, solange die Pforte sich im Frieden befindet."

Es folgt die Erklärung, daß auch unter Zustimmung des Sultans die Londoner Konvention von 1841 mit einigen geringfügigen Änderungen erneuert werde. Diese Zustimmung des Sultans ist um so bezeichnender, als er sich unter den Unterzeichnungsmächten dieser Konvention nicht aufgezählt befindet. Es wird also einfach über ihn verfügt.

Artikel 1 dieser Konvention bringt die Erklärung der Mächte (!), daß der Sultan sich verpflichte, jene alte unveränderliche Regel hinsichtlich der Meerengen aufrecht zu erhalten, und daß, „solange die Pforte sich im Frieden befindet, Seine Majestät kein fremdes Kriegschiff in die genannten Meerengen hineinlassen wird". — Die Unterzeichnungsmächte verpflichten sich, diese „Entschließung des Sultans" zu achten und sich dem genannten Prinzipe anzupassen. In Artikel 2 behält sich der Sultan, wie früher, die Ausstellung von Firmans für die Passage leichter Schiffe des diplomatischen Dienstes unter der Kriegsflagge vor.

Artikel 3 dehnt „dieselbe Ausnahme" auf diejenigen leichten Schiffe unter der

Digitized by Google

Kriegsflagge aus, welche die Vertragsmächte an der Donaumündung zu stationieren befugt sind. Die Zahl dieser Schiffe darf aber zwei für jede Macht nicht überschreiten.

Der zweite Anhang des Pariser Vertrages bringt jene im Hauptvertrage erwähnte Konvention zwischen Rußland und der Türkei über die Regelung der Zahl und Stärke an leichten Schiffen, welche die beiden Mächte im Schwarzen Meere für den Küstendienst zu halten sich reserviert haben.

Artikel 1 erklärt die gegenseitige Verpflichtung, daß die beiden Mächte die vereinbarte Zahl, Stärke und Dimensionen der Schiffe nicht überschreiten werden. Artikel 2: „Die hohen Vertragschließenden behalten sich vor, jeder in diesem Meere sechs Dampfer von 50 Meter Länge in der Wasserlinie bei einer Maximaltonnage von 800 Tonnen zu halten, außerdem vier leichte Dampfsegelschiffe, deren Tonnage 200 Tonnen pro Schiff nicht überschreiten darf."

Es bedarf nicht der Erwähnung, daß beiden vertragschließenden Mächten ihre Verpflichtungen und Erklärungen von der siegreichen Koalition bis auf den Buchstaben vorgeschrieben war.

Schließlich schlossen Frankreich, Großbritannien und Österreich ebenfalls zu Paris vierzehn Tage nach dem Pariser Vertrage einen Vertrag untereinander, „weil sie untereinander das kombinierte Vorgehen regeln wollen, welches jede Verletzung der Stipulationen des Pariser Vertrages nach sich ziehen würde".

Artikel 1 bringt die Verpflichtung solidarischer Garantie der Unabhängigkeit und Integrität des Ottomanischen Reiches.

Artikel 2: „Jede Verletzung der Stipulationen des genannten Vertrages wird von den Unterzeichnungsmächten dieses Vertrages als casus belli betrachtet werden. Sie werden sich mit der Hohen Pforte über die notwendig gewordenen Maßnahmen verständigen und ohne Zögern sich über die Verwendung ihrer Streitkräfte zu Land und zur See schlüssig werden."

Dieser letzte Vertrag ganz besonders zeigt eine unverhüllte scharfe Spitze und ein ebensowenig verhülltes Mißtrauen gegen Rußland. Er wurde dort auch so aufgefaßt, und die Tatsache, daß dieser Vertrag erst vierzehn Tage später an die russischen Bevollmächtigten bekannt gegeben wurde, erhöhte noch die russische Empfindlichkeit. Die Niedergeschlagenheit in Petersburg paarte sich überhaupt mit äußerstem Mißtrauen gegen die Westmächte, weil man eine Absicht des Vertragsbruches aus den Pariser Abmachungen herauslas: Artikel 11 des Hauptvertrages erklärt, daß das Schwarze Meer für die Kriegsflagge aller Nationen geschlossen ist, Artikel 1 der Konvention sagt, daß im Frieden keine Kriegschiffe die Meerengen durchfahren dürften. Daraus folge, daß die Engen im Kriege in der Richtung auf das Schwarze Meer offen seien und bei jedem Konflikte die feindlichen Geschwader mit Einstimmung des Sultans in das Schwarze Meer eindringen würden.

Der Pariser Vertrag mit seinen Anhängseln ist auf alle Fälle ein international vertragliches Mißtrauensvotum ersten Ranges gegen einen besiegten Gegner, und es bezeichnet den Tiefpunkt der russischen Stellung in der Entwicklung der Meerengenfrage. Hinsichtlich der russischen Stellung im Schwarzen und Asowschen Meere ist der Vertrag von Belgrad noch ungünstiger.

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

# Die Hudson-Bai-Route, ihre Bedeutung und Zukunft.

Von L. Hamilton, Dozent am Orientalischen Seminar.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Ein Blick auf die Karte von Kanada zeigt, daß die Hudson-Bai das Land in zwei Teile teilt. Die Entfernung vom südlichen Ufer der James-Bai (54° N, 80° W) bis zum nördlichen Ufer des Superior-Sees (an der Michipicoten-Bai, 47° 58′ N, 85° W) beträgt kaum 300 englische Meilen,*) und die westlichen Ufer der Hudson-Bai am Schnittpunkt des 60° nördl. Breite und 90° 40′ westl. Länge bilden ziemlich den Mittelpunkt der Dominion. Fort Churchill (58° 51′ N, 94° 11′ W) und Port Nelson (58° N, 94° W) liegen an ihrer Westküste auf halbem Wege zum Stillen Ozean. Ein Kreis mit 1000 Meilen Halbmesser um diesen Punkt von der Westküste der Bucht gezogen, würde die ganze Dominion in sich schließen — mit Ausnahme Yukons und der Mackenzie-Mündung —. Chicago, St. Louis, Washington und New York liegen innerhalb dieses Kreises.**)

Die gewaltige Bai ist die auffallendste geographische Erscheinung Kanadas. Sie und ihre Küsten unterscheiden sich klimatisch sowie physisch vollständig vom übrigen Teile des Landes und sind gewissermaßen ein Sondergebiet. Dabei ist es von Wichtigkeit, daran zu erinnern, daß weder das St. Lorenzstrom-Gebiet noch das Mackenzie-Flußbecken, die zusammen in einem gewaltigen Umkreis um sie lagern, von ihren Küstenländern durch irgendwelche nennenswerten Höhen getrennt sind.***)

Die Hudson-Bai und -Straße erstrecken sich von 65° bis 95° westl. Länge, eine Entfernung von 1038 Meilen; vom Süden (James-Bai) bis zur Fury- und Hecla-Straße (70° N, 85° W) beträgt die Entfernung 1300 Meilen.

Die Bai selbst, die beinahe quadratisch ist, hat eine Länge und Breite von etwa 600 Meilen. Sie deckt schätzungsweise 500 000 Quadratmeilen, ist somit das größte Territorialgewässer der Welt und halb so groß wie das Mittelmeer. Ihre Durchschnittstiefe beträgt 70, die der Straße vielfach 182,9 bis 365,8 m. Dagegen ist die James-Bai seicht, mit Ausnahme einer schmalen Rinne, nach Moose Factory am westlichen Ufer führend. Dasselbe gilt auch im allgemeinen für die südwestlichen Ufer der Hudson-Bai bis Port Nelson; es gibt von hier bis Kap Jones am nordöstlichen Ufer der James-Bai mit Ausnahme von Moose Factory und der Mündung des Big-Flusses (54° N, 79° W) keinen einzigen brauchbaren Hafen. Nach Low ist die Ostseite der James-Bai für größere Dampfer überhaupt nicht befahrbar.†) Die Schiffahrt von Charlton-Insel ist jedoch nordwestlich von Moose Factory sehr schwierig und gefährlich, infolgedessen befindet sich die eigentliche Reede für James-Bai südwestlich der Insel. Diese Bai, im Gegensatz zur Hudson-Bai, deren Flüsse meistens

*) Die Meilenzahlen beziehen sich auf engl. Meilen.

**) Vgl. „Hudson Bay and its Coasts", Part I. „The Times", vom 24. September 1910.

***) Vgl. Dawson's „North America", Band I, S. 31 (London 1897).

†) Vgl. Evidence of A. P. Low, Director of Geological Survey of Canada („Canada's Fertile Northland"), Ottawa 1907, p. 13.

Digitized by Google

ohne Sedimente sind, hat recht trübes Wasser, infolge der Geschiebeablagerungen an deren Mündungen. Ihre ganze Westküste ist flach, mit Ausnahme des Teils nördlich vom 62. Breitengrad. Bei Ebbe zieht sich das Wasser bis zu 10 Meilen zurück.*) Die Flutwelle, die durch die Hudson-Straße kommt, erreicht die westliche Küste zuerst, wo sie bei Fort Churchill zeitweilig eine Höhe von 3,66 m, bei Port Nelson von 4,57 m hat. Je mehr südlich, destomehr fällt sie wieder, bis sie bei Moose Factory nur noch eine Höhe von 2,74 m besitzt, am East-Main-Fluß (52° N, 76° W) noch weniger.**)

Die Ostküste von Kap Wolstenholme (63° N, 78° W) südwärts ist wenig bekannt. Sie ist steil und felsig, im Durchschnitt 305 bis 610 m hoch. Mit Ausnahme von East-Main gibt es keine Häfen, über die man viel bestimmtes weiß. Die ganze Küste entlang liegen zahllose kleine Inseln (Ottawa-, Sleeper- und Belcher-Inseln), die eine beinahe undurchdringliche Kette bilden und teilweise an das Great Barrier-Reef von Australien erinnern. Diese Inseln liegen 70 bis 100 Meilen von der Küste. Es gibt aber noch eine zweite Kette dichter an der Küste, z. B. nördlich des Great Whale-Flusses (55° N, 77° W). Hier bietet sich dem Forscher zu Land und Wasser noch ein weites Feld der Tätigkeit. Das Hinterland ist, ausgenommen an einigen Flußläufen, noch fast vollständig unerforscht. Allerdings weiß man, daß sich an der Küste Eisenlager befinden, aber über ihre Ausdehnung und Beschaffenheit ist nichts Näheres bekannt. Bei der Frage der Hudson-Bai-Route handelt es sich gegenwärtig nur um die Westküste, ihr Hinterland und die Befahrbarkeit der Straße, wovon allerdings das ganze Schicksal der Hudson-Bai abhängt. Eine Anlage von Häfen an der Ostküste ist vorläufig noch nicht geplant, sie wäre auch verfrüht. Es kann kaum als Übertreibung gelten, wenn wir das Gebiet nördlich 50° nördl. Breite, östlich der Bai als terra incognita betrachten. Weitere Erörterungen über dieses meines Erachtens zukunftreiche Gebiet gehören nicht an diese Stelle.

Es gibt in Kanada im Vergleich zu der Bevölkerungszahl vorläufig zu viel Gebiet, erschlossenes wie unerschlossenes. Das ganze Land leidet an einer Hypertrophie von Reichtümern, und die natürliche Folge, wenn eine geringe Bevölkerung***) über unübersehbare Gebiete und Naturschätze verfügt, ist eine wüste Spekulation auf allen Gebieten, eine ungenügende Ausbeutung der schon in Arbeit genommenen Acker- und Minenländer, rücksichtslose Verheerungen im Wald und amerikanischer Raubbau in den Feldern. Die Rückwirkung auf den Volkscharakter ist Unstetigkeit, und dazu kommt die Gefahr, daß die Bevölkerung sich zu sehr über das Land zerstreut und eine völlige Uneinigkeit in der Wirtschaftspolitik an den Tag legt. Kanada wird bald die Nachwirkung spüren, die durch ungenügende Erschließung der älteren Ostprovinzen, die sozusagen den westlichen Prärieгebieten geopfert werden, nach sich ziehen muß.

---

*) Mr. Tyrell's Evidence Relating to the Navigability of Hudson Bay („Canada's Fertile Northland").

**) Dawson lic. cit., p. 608. Im übrigen herrscht wenig Übereinstimmung bei den meisten Berichten. Vgl. hierüber die Aussagen der Herren Low, Tyrell, Bell und Wakeham vor a select Committee of the Senate of Canada („C. F. N."), Ottawa 1907 (pp. 111 bis 130.)

***) 7 204 527, Volkszählung 1911.

Digitized by Google

Wenden wir nun unsere Aufmerksamkeit den drei Hauptpunkten der Hudson-Bai-Routenfrage zu, erstens der Hudson-Bai-Eisenbahn, zweitens den Häfen (Churchill und Nelson), drittens der eigentlichen Wasserroute bis zum Atlantischen Ozean.

Die erste Frage, die sich jedem denkenden Menschen mit Kenntnissen kanadischer Verhältnisse aufdringt, ist: Was wollen die Kanadier mit einer solchen Bahn- und Meerverbindung? Sind nicht mehrere hundert Kilometer dieser Strecke durch völlig unbewohnte Gegenden projektiert? Gegenden, die mit Ausnahme einiger Flußläufe noch gar nicht erforscht sind, oder wenigstens nur von Hudson-Bai-Pelzhändlern und Indianern durchstreift werden. Dann kommt die weitere Erwägung, wie sich eine solche Bahn rentieren kann. Denn hier handelt es sich nicht um eine Canadian Pacific*) oder eine Grand Trunk Pacific-Eisenbahn. Erstere war eine Lebensbedingung Kanadas, letztere eine logische Folge der ersteren. Ferner wie steht es mit den Hafenverhältnissen? Denn hier liegt in Anbetracht unserer mangelhaften Kenntnisse des Hinterlandes der Gedanke an ein Hervorzaubern eines Vancouver als Endstation der Canadian Pacific, oder an ein Prince Rupert als Schlußziel der Grand Trunk Pacific wohl kaum im Bereich der kühnsten Träume. Es kommen aber andere Fragen in Betracht, Fragen, die sehr schwerwiegend sein müssen, um ein Land wie Kanada, welches schon ohnehin ungeheure Summen für Bahnbau und Verkehrswege ausgibt,**) dazu zu bewegen, noch weitere — und vor allem sich scheinbar in absehbarer Zeit nicht rentierende — Summen zu opfern. Die beiden ausschlaggebenden Momente, die wohl zum Bau der Bahn geführt haben, sind erstens der Wunsch nach einer Route, die den strategischen Wert hat, im Falle eines Krieges mit den Vereinigten Staaten die Gefahr des Unterbundenwerdens völlig auszuschließen, das heißt, die Verbindung zwischen Englands Kornkammer und dem Mutterlande zu schützen. Daß wenigstens im Sommer und Herbst auch Truppen vom Mutterlande auf diesem Wege herübergeschafft werden können, ist auch kein zu unterschätzender Vorteil. Doch soll hiermit nicht etwa gesagt sein, daß die Allgemeinheit in Kanada die strategische Frage überhaupt bedacht hat. Der Wert der Bahn von diesem Standpunkt ist nur in Regierungskreisen erörtert und immer im Hintergrund gehalten worden. Das zweite und vielleicht hauptsächlichste Moment liegt auf wirtschaftlichem Gebiet. Die ständig zunehmende westliche Bevölkerung***) will sich von den hohen

---

*) Es fehlte nicht an Stimmen, welche dieses Riesenunternehmen als eine utopistische Größenwahnidee verschrieen. Denn als der Kontrakt für seine Konstruktion unterzeichnet wurde, gab es westlich vom Nippising in Ontario bis zum Stillen Ozean keine Gemeinde, die 100 Seelen aufzuweisen hatte. Vgl. Sir Charles Tupper: „The National Evolution in Canada", „Strand Magazine", Juli 1909.

**) Das in Eisenbahnen angelegte Kapital belief sich (1910) auf 1 410 297 687 $, wovon 687 557 387 $ Aktien, 722 740 300 $ fundierte Schulden (funded debt). Meilenzahl: 24 731. Die Regierung bezahlte an Subventionen (1910) 1 789 723 $. Die Gesamtsumme, welche sie für Eisenbahnen ausgab, belief sich auf 485 489 400 $, für Kanäle 130 200 470 $ (zusammen also 616 000 000 $). Rechnet man Munizipal-Subventionen und Provinzial-Obligationen zu den obigen Zahlen, so erhält man die ungeheure Summe von 900 000 000 $ (vgl. „Times" vom 24. Mai 1912).

***) 1901 = 645 517; 1911 = 1 740 897.

Digitized by Google

Waren- und Transportpreisen des Ostens*) durch eine billigere Route frei machen. Allgemein ist auch der Wunsch, die westlich von Winnipeg laufenden Bahnen zu entlasten,**) in Kanada bequemere Möglichkeiten für die westliche Weizenausfuhr, einen direkten und billigeren Weg zur Einfuhr für britische Waren nach den Prärieprovinzen zu schaffen. Was die tatsächliche Frachtersparnis sein würde, läßt sich allerdings heute nicht angeben. Der „Times"-Korrespondent***) in Kanada, einer der vorzüglichsten Kenner kanadischer Probleme, nimmt an, daß durch die neue Bahn 2 Schilling†) pro Quarter (= 282 lb.) auf Weizen an Fracht gespart werden könnten und daß durch die verkürzte Eisenbahnfahrt jedes Stück Fettvieh 100 lb. schwerer in England ankommen würde, da bekanntlich Vieh auf Eisenbahntransporten ungeheuer an Gewicht verliert. Jede 100 lb. stellen (in England) eine Summe von 2 £ bis 2 £ 10 Schilling dar. Daß Einwanderer und „Sachsengänger" diese Route vorziehen werden, ist selbstverständlich.

Je mehr die Grenze des Weizenbaues und der Viehwirtschaft nach Norden geschoben wird, desto mehr gewinnt die Bahn an Wert für die mittleren Teile Saskatchewans und Albertas. Vor allem ist die enorme Verkürzung des Bahnweges von den Weizenzentren, die aus untenstehender Tafel††) deutlich hervorgeht, das beste Beweismittel für die gute Verzinsung der geplanten Route:

| Getreide-Sammelplatz | Entfernung nach Montreal mit Bahn | Entfernung nach Churchill mit Bahn | Verkürzung des Eisenbahnwegs |
|---|---|---|---|
| | (englische Meilen) | | |
| Winnipeg . . . . . | 1422 | 945 | 477 |
| Brandon . . . . . | 1555 | 940 | 615 |
| Calgary . . . . . | 2262 | 1256 | 1006 |
| Prince Albert . . . . | 1954 | 717 | 1241 |
| Edmonton . . . . . | 2457 | 1129 | 1118 |

Die Entfernung von Churchill nach Liverpool beträgt 2946 sm, dagegen nach Montreal (über Belle Isle, nördl. Sommerroute) 2731 sm; über Kap Race (südl. Sommerroute) 2927 sm. Von New York nach Liverpool (nördl. Route) 3079 sm. Hieraus ist zu ersehen, daß eine durchschnittliche Wegkürzung von 1000 sm erzielt wird.†††) Der Kanadier wird sich durch die Hudson-Bai-Bahn wenigstens teilweise aus der Abhängigkeit von den durch amerikanisches Gebiet führenden Wasserstraßen (Erie-Kanal usw.) befreien. Allerdings wird eine zweite Möglichkeit hierfür auch durch den ins Leben gerufenen Plan eines Georgian-Bai-Kanals*†) gegeben.

*) Vgl. L. Hamilton: „Kanada und die Vereinigten Staaten", „Koloniale Rundschau", Mai 1911.

**) There has been a continuous grain blockade in the west; „The Hudson Bay Route", by J. A. G. Mc. Kenna, Ottawa 1908, p. 3.

***) Vgl. Hudson Bay and its coasts, ebenda 29. September 1910.

†) Nach manchen Schätzungen 5 Schilling.

††) Siehe Karte.

†††) Vgl. Grigg's, Report.

*†) Der Georgian-Bai-Kanal wird eine Verbindung zwischen Montreal und der Georgian-Bai (am Huron-See) herstellen, und zwar durch den French-Fluß (Georgian-Bai), östlich über

Digitized by Google

Ausgangspunkt der Bahn, welche von der Canadian Northern-Eisenbahn mit erheblichen Regierungssubventionen gebaut wird, ist Hudson-Bai-Junction (Etoimami), ein Örtchen im östlichen Saskatchewan auf der großen Canadian Northern-Strecke, welche zur Zeit als nördlichste Bahn durch die Prärie-Provinzen läuft. Fertig ist die Strecke bis The Pas am Unterlauf des Nord-Saskatchewan (54° nördl. Breite), 100 Meilen nordöstlich von Hudson-Bai-Junction. Von hier aus soll sie in nordöstlicher Richtung laufen, bis sie von einem noch zu bestimmenden Punkte — höchstwahrscheinlich am Nelson-Fluß — entweder Churchill oder Nelson erreicht. Aus weiter unten angeführten Gründen wird man sich höchstwahrscheinlich für ersteren Hafen entschließen. Wünschenswert ist es, späterhin beide Häfen auszubauen, denn von Nelson*) aus würde eine zweite Linie eine direkte Verbindung mit Winnipeg herstellen können und somit die Gegend östlich vom Winnipeg-See erschließen. Die Entfernung von The Pas bis Churchill beträgt 474 Meilen, nach Nelson 410 Meilen. Es stehen dem Bahnbau keine nennenswerten Schwierigkeiten im Wege. Die Gesamtkosten für Bahn- und Hafenbau werden auf 30 000 000 Dollar geschätzt.

In großen Zügen geschildert, wird die Bahn durch folgende Geländearten führen. Westlich vom Winnipeg-See bis zum Saskatchewan-Fluß liegen große Sümpfe, nördlich hiervon eine 50 Meilen lange Strecke Kalksteinboden (bis zum Graß-Fluß gehend). Daran schließt sich das sogenannte Clay Country (Lehmgegend),**) welches sich bis zum Nelson-Fluß erstreckt, mit welligem Gelände. Vom Split-See — eigentlich einer Erweiterung des Nelson-Flusses — an wurde das Land auf weitere 100 Meilen von Tyrell***) als gutes Ackerbauland bezeichnet. Hierauf folgt eine sandige, steinige Strecke von etwa 50 Meilen, die in einem Sumpfland endet, das allmählig nach der Küste abfällt. Es erstreckt sich ungefähr 100 Meilen von der Küste ins Innere. Dieselbe Beschreibung paßt auf die Nelsonstrecke vom Split-See ab (die Stelle, bis zu welcher die Strecke gehen muß, gleichgültig, ob sie nach Churchill oder Nelson weiterführt). Zur Hälfte des Weges zieht sich die Bahn durch dichtbewaldete Gegenden, deren Baumwuchs nach und nach an Dichtigkeit verliert; denn Churchill und Nelson liegen eigentlich schon im Tundragebiet oder wenigstens an dessen Grenze.

Von größtem Werte ist es zu erfahren, ob irgendwelche beträchtlichen Teile des Bahngeländes sich für Ackerbau eignen oder mineralreich sind. Was den Ackerbau

---

Nipissing-See, durch verschiedene kleine Flüsse zum Ottawa-Fluß. Die Gesamtentfernung beträgt 440 Meilen. Natürliche Kanäle bilden 80 Prozent der Gesamtlänge. Die Wegeersparnis ist wie folgt:

| | über kanadische Wasserstrecke | über die großen Seen, Erie-Kanal und New York | über den Georgian-Bai-Kanal |
|---|---|---|---|
| Fort William nach Liverpool | 4405 | 4929 | 4123 |
| Duluth " " | 4527 | 5051 | 4245 |
| Milwaukee " " | 4365 | 4889 | 4095 |
| Chicago " " | 4431 | 4955 | 4161 |

Geplant ist eine Tiefe von 22 Fuß (manche Dampfer auf den großen Seen haben schon 600 Fuß Länge, 60 Fuß Breite und bis 20 Fuß Tiefe). Baukosten: 100 000 000 $. Jährliche Unterhaltungskosten: 900 000 $. Auf dieses kulturell äußerst wichtige Projekt gedenke ich in einem späteren Aufsatz näher einzugehen. Siehe hierüber Grigg's Report (1911) S. 15 bis 18.

*) Nelson liegt etwa 140 Meilen südöstlich von Churchill.

**) Ausdehnung etwa 160 × 80 Meilen.

***) Loc. cit., S. 114.

Digitized by Google

anbelangt, so kann man sich nur durch die Isothermen ein Urteil bilden. Im westlichen Kanada — ausgenommen Britisch-Columbien — dreht sich alles zu sehr um den Weizenbau, und die Bewohner haben für Land, welches keinen Weizen hervorbringt, nicht viel Interesse. Allein ausschlaggebend für dieses Getreide ist die Temperatur der Monate Juni, Juli und August; 15 ° C. wird allgemein als hinreichend für gewinnbringenden Ackerbau in Kanada angesehen. Diese Temperaturgrenze trifft die Bahnlinie ungefähr auf halbem Wege zwischen The Pas und Churchill. Der Teil östlich hiervon würde sich höchstens noch für Weideland eignen. An der Hudson-Bai selbst liegt ein etwa 100 Meilen breiter Küstenstreifen, der völlig untauglich für jegliche Landwirtschaft ist.

Anderseits ist der Waldbestand der ganzen Gegend östlich der Bahn für Holzbreiindustrie ziemlich wertvoll. Eine von Norden nach Süden laufende, 500 Meilen lange, 250 Meilen breite Fläche Ackerland finden wir noch zwischen dem Saskatchewan-Fluß und dem oberen Lauf des Churchills. Die westliche Hälfte hiervon hat Prärieharakter, die östliche ist dicht bewaldet, jedoch eignet sich der Boden zum Getreidebau. Der hiervon bebaubare Boden wird auf 20 bis 50 Millionen Acres (600 Acres = 1 Quadratmeile) geschätzt. Da aber die Bahn nur die östliche Grenze berührt, wäre das eigentliche Ackergebiet nur durch eine von Churchill nach Westen sich abzweigende Bahnlinie zu erschließen. Churchill würde dadurch ein reiches Weizenhinterland gewinnen. Östlich der Bahn käme, soweit heute bekannt, nur noch eine 5000 Quadratmeilen große Strecke Ackerlandes in Betracht, und zwar am Nordufer des Winnipeg-Sees.*) Südöstlich der Bahn ist der Boden untauglich für Ackerbau. Doch sollen sich hier große Mineralschätze befinden, da mehrfach ähnliche geologische Verhältnisse auftreten wie in der Kobalt-Gegend. Näheres hierüber ist jedoch nicht bekannt. Das Gelände ähnelt sehr dem Nordufer des Superior-Sees, mit nackten Felsen und Sümpfen (muskeygs), eine trostlose Gegend. Über diese Frage mehr zu sagen, würde über den Rahmen dieses Aufsatzes hinausgehen.

Dies wäre eine skizzenhafte Übersicht der Bahnlinie. Wir kämen nun zu der Wasserstraße, von der die Zukunft der Bahn völlig abhängt.

Zunächst einiges über die Hafenplätze Churchill und Nelson.

Nördlich von Churchill gibt es einige natürliche Häfen in den kleineren und größeren Buchten, die aber größtenteils durch Flußablagerungen versperrt sind und erst gebaggert werden müßten, um brauchbare Häfen abzugeben. Es hätte auch vorläufig keinen Zweck, weitere Nachforschungen anzustellen, bis man besser über das nördliche Hinterland des Churchill-Flusses orientiert ist. Churchill und Nelson,**) beides alte Hudson-Bai-Faktoreien, existieren schon seit Ende des 17. Jahrhunderts und liegen derartig günstig, daß sie die Schlüssel zu den westlichen Ufern und dem Hinterland der Hudson-Bai bilden.

*) Vgl. „Times“ vom 3. Oktober 1910. In „Canada's Fertile Northland“ (S. 7) spricht man von 5000 bis 10 000 Quadratmeilen und weist darauf hin, daß Weizen nördlich bis Norway House (53° N, 97° W) erfolgreich gebaut worden ist. Die Weizengrenze läuft im Osten bekanntlich bedeutend südlicher als im Westen. Bei Fort Providence z. B. (61° 30′ nördl. Breite) gedeiht Weizen vorzüglich, und bei Fort Good Hope (66° 16′) Gartengemüse. Trotz seines wertvollen Materials ist obiger amtlicher Bericht recht nachlässig verfaßt und gedruckt.

**) Oder besser gesagt, York Factory.

Digitized by Google

Churchill ist ein natürlicher, von zwei Felsenvorsprüngen geschützter Hafen. Seine als Hafen brauchbare Wasserfläche ist klein, denn der Grund ist felsig, und eine Erweiterung des Beckens über diejenigen Teile hinaus, welche die nötigen Hafentiefen aufweisen, wäre mit großen Unkosten verbunden. Ein abschließendes Urteil über Hafenbaumöglichkeiten ist bei dem Stande der gegenwärtigen Kenntnisse nicht zu geben. Augenblicklich werden Vermessungen unternommen, eine Arbeit, die uns erst nach zwei Jahren endgültige Zahlen und Anhaltspunkte liefern kann. Der 1100 Meilen lange Churchill-Fluß schlängelt sich durch unzählige Seen, ist aber der vielen Stromschnellen wegen oberhalb der Mündung nicht befahrbar. Seine Mündung bildet von der allgemeinen Erscheinung an der Hudson Bai-Küste insofern eine Ausnahme, als er nämlich der einzige Fluß an der Westseite ist, welcher sich seinen Weg durch massive Felsen bahnt. Nach Tyrell ist Churchill „einer der besten Häfen der Welt, vielleicht der beste" (sic!). In die Bai hinein ragt ein ellenbogenförmiger Felsenvorsprung, so daß die Schiffe beim Einlaufen sehr bald aus dem Bereich der Brandung kommen. Die Tiefe des Hafens ist 54,86 bis 73,15 m. Die Flut ist sehr stark und steigt von 9 bis 4,88 m. Die Einfahrt hat eine Tiefe von 30,5 bis 61 m; eisfrei ist sie nach den meisten Berichten vom 1. Juni bis Ende November,*) also 6 Monate. Ich halte diese Angaben für sehr optimistisch. Vielleicht ließe sich aber der Hafen 6 Monate lang benutzen, wenn Eisbrecher, wie sie in den baltischen Häfen üblich sind, den Schiffen im Juni, Anfang Juli und November kräftig beistehen würden. Rechnet man das Becken an der Mündung des Churchill mit, so gewinnt man für den Hafen noch etwa einen 8 Meilen vollständig geschützten Anker- und Anlegeplatz. Durch Baggern könnte für Ozeandampfer vom Fluß selbst noch eine Meile gewonnen werden.**) Das Select Committee of the Senate empfiehlt Churchill als Hafen,***) und es ist wohl ziemlich sicher, daß man sich dafür entscheiden wird.

Die Berichte über Nelson lauten weniger günstig als die über Churchill. Ein natürlicher Hafen ist nicht vorhanden, nur eine Reede. Durch Ausbaggern der 20 Meilen langen, $1^1/_2$ bis 2 Meilen breiten Mündung des Nelson-Flusses oder der ebenso langen, jedoch schmäleren Mündung des Hayes-Flusses — an welchem York Factory liegt — ließe sich ein Hafen schaffen. Beide Flüsse trennt eine 20 Meilen lange, 6 Meilen breite Landzunge, auf welcher Nelson liegt.

Die Seeroute über die Bai bietet keinerlei Navigationsschwierigkeiten. Sie führt NO- bis O-Richtung zwischen den 60 Meilen auseinander liegenden langgestreckten Coats- und Mansfield-Inseln hindurch. Die Wassertiefe zwischen diesen ist 9,14 bis 73,50 m. Erstere ist 100 Meilen lang, 50 Meilen breit und erstreckt sich von NO nach SW. Letztere (75 Meilen lang, 17 breit) liegt genau längs dem 80.° westl. Länge. Coats müßte mit Leuchtfeuern am NO- und SW-Ende sowie am SO-Vorsprung (Kap Swan's Nest), Mansfield am N- und S-Ende versehen werden. Die Entfernung von Churchill nach der Coats-Insel beträgt 432 Meilen. Ist die Nordspitze von Mansfield-

*) Nach Kapitän Bernier, der für die kanadische Regierung Untersuchungen angestellt hat, ist Churchill während der ersten Wochen des November eisfrei. Vgl. „The Hudson Bay Railway", „Times" vom 25. Mai 1912.

**) Vgl. Dr. Bell's Evidence before a Select Committee („Ottawa" vom 12. März 1907).

***) Report, S. 9.

Digitized by Google

Insel passiert, so verfolgt die Route ONO-Richtung und führt zwischen der NW-Spitze Ungavas (Kap Wolstenholme) und Nottingham-Insel hindurch; oder genauer gesagt, zwischen dieser und Diggs-Insel, welche in NO-Richtung vor der NW-Spitze Ungavas liegt. Die Entfernung zwischen Kap Wolstenholme und der Südspitze von Nottingham-Insel beträgt 30 Meilen. Diggs müßte ein Feuer am NO-Ende, Nottingham am O- und S-Ende erhalten. Zwischen diesen Inseln beginnt die eigentliche Hudson-Straße (am 78° westl. Länge).

Die Schiffe würden bei eisfreien Verhältnissen ihre nördlichste Richtung am 63.° nördl. Breite erreichen, würden diesem in östlicher Richtung folgen, um dann am 76.° westl. Länge allmählich in OSO-Kurs durch die Straße nach dem Atlantik zu gelangen. Das offene Meer wäre am Kreuzpunkte 65° 44′ westl. Länge und 60° 40′ westl. Breite erreicht. Ein südlicherer Punkt wäre kaum ratsam, der zahllosen Felseninselchen (Button Islands) wegen, welche nördlich von Kap Chidley liegen, und des Labrador-Reefs am SO-Ende. Die Gray-Straße, zwischen den Button Islands, ist zu gefährlich und würde zahllose Leuchtfeuer benötigen. Sie ist übrigens nur 5 Meilen breit. Um Eis zu vermeiden, ließe sich eine nördlichere Richtung einschlagen, und zwar bis zu einigen Meilen südlich von Hatton Headland (65° westl. Länge, 61° 10′ 50″ nördl. Breite) an der Südspitze der Resolution-Insel.

Die Breite der Straße beträgt am östlichen Ausgang (zwischen Hatton Headland und den Button-Inseln) 40 Meilen — in NWN-Richtung von den Inseln gerechnet. Nehmen wir die Entfernung zwischen den Punkten 78° westl. Länge und 65° 44′ westl. Länge als die Länge der Hudson-Straße an, so erhalten wir 477 Meilen. Hatton Headland und die nördlichste Button-Insel müßten ausgiebig befeuert werden. Nach Dr. Bell hat die Straße hier eine Tiefe von 548,65 bis 622 m.*) Es braucht wohl kaum erwähnt zu werden, daß sämtliche Leuchttürme in drahtloser Verbindung stehen müßten, um Auskunft über die Eisverhältnisse zu geben. Auf der Fahrt in östlicher Richtung von Nottingham-Insel wird die lange, schmale Charles-Insel nördlich passiert; diese müßte an beiden Enden befeuert werden. Die Ungava-Küste im Süden sowie die Ungava-Bai, welche eigentlich nicht zur Straße rechnet, sind nur oberflächlich vermessen, das Kartenmaterial ist infolgedessen recht unzuverlässig. Die nördliche Küste (Baffin-Land) ist noch weniger bekannt, ja auf manchen Karten sieht man zwei Küstenlinien. Dies sind indessen Navigationshindernisse, denen abzuhelfen ist. Im übrigen sind seit Hudsons Entdeckungen im Jahre 1609 ungefähr 800 Fahrten nach der Bai unternommen worden, und zwar hauptsächlich mit Segelschiffen von sehr geringem Tonnengehalt; doch sind nicht mehr als drei oder vier verloren gegangen. Die Straße hat eine Durchschnittsbreite von etwa 100 Meilen, und es besteht daher keine Notwendigkeit, sich dicht an Land zu halten. Beide Küsten haben mehrere brauchbare Häfen. Sobald die Straße mit Leuchttürmen versehen wird, bietet sie bei eisfreien Zeiten gar keine Gefahren für die Schiffahrt.

Wir kommen nun last not least zur Eisfrage. Low berichtet,**) daß er zwischen Ende Juli und September — der sogenannten eisfreien Zeit — die Straße nie ganz ohne Eis sah. Doch war es nicht von solcher Stärke oder in derartigen

*) Canada's Fertile Northland, S. 118.

**) Op. cit. S. 112.

Digitized by Google

Mengen, daß es als Hindernis angesehen werden brauchte. Er berichtet weiter, daß man von Mitte Juni bis November das Eis als quantité négligeable*) behandeln könnte. Hiernach scheint es, als ob die Straße nie ganz eisfrei wäre. Es schwimmt schweres Eis von der Fox-Straße hinein und treibt mit den Gezeiten in der Straße hin und her, bis es endlich seinen Weg in den Ozean findet. Die genauen Perioden dieses Vorganges sind noch nicht genügend festgestellt.

Ende September setzen Schneestürme ein, welche bekanntlich viel mehr zu fürchten sind als Nebel, denn sie treten meistens in Verbindung mit hohem Seegang auf. Die Mehrzahl der Berichte geben Nebel als selten an.**) Nach den Beobachtungen der „Neptun"-Expedition im Jahre 1884 gab es in der Straße während des August und September 136 Stunden Nebel — gegen 302 in der Belle-Isle-Straße — und 4 Tage, an denen der Wind 40 Meilen pro Stunde überstieg — gegen 13 in der Belle-Isle-Straße.***) Dr. Bell hat während neun Fahrten durch die Straße (zwischen 1880 und 1897) nur einen Tag Nebel erlebt, und zwar im Oktober.†) Anfang Juli und Ende November, meint Mr. Low, könnte die Straße mit eisfesten Schiffen passiert werden. Das gäbe also im ganzen 5 Monate Fahrzeit und wäre früh genug, um den großen Zug der Einwanderer nach dem Westen zu bringen, und spät genug, einen großen Prozentsatz des Weizens und anderen Getreides zum Atlantischen Ozean zu schaffen.

Gegen Ende November und Anfang Dezember treiben große Eisblöcke aus dem Arktischen Meere in die Straße hinein. Diese sind von enormer Dicke, da sie aufeinander geschoben werden, Low gibt 12,25 m Dicke an! Für die einzelnen Blöcke soll aber das Maximum 1,85 m sein. Bei andauerndem Westwind im Herbst kann die Straße sehr lange eisfrei bleiben. Low ist der Meinung, daß sie mit besonders stark gebauten Schiffen das ganze Jahr hindurch befahren werden kann. Auch Dr. Bells Berichte gehen dahin.††) In solchem Falle bietet die Hudson-Bai selbst keine Schwierigkeiten, da sie nie zufriert. Allerdings bildet sich an der Küste Eis. Eisberge sowie schweres Eis werden jedoch in der Bai nie angetroffen. Churchill und Nelson könnten durch Eisbrecher offen gehalten werden. Mr. Tyrell†††) berichtet, daß er Ende November Churchill verließ und die Straße eisfrei fand. Dr. Bell traf ebenfalls die Straße gegen Ende Juni ohne Eis, nicht aber die Umgebung des Fox-Kanals. Auch er hat nie gehört, daß die Straße im Winter ganz zugefroren wäre.*†) Dies wäre eigentlich auch wunderbar, da Ebbe und Flut mit großer Geschwindigkeit strömen.

*) Ebenda.

**) Allerdings behauptet W. J. Stewart (Hydrographer of the Naval Service Dept.), daß ziemlich viel Nebel während Juli und August angetroffen wurde.

***) „Hudson Bay and its Coasts", III, „Times" vom 1. Oktober 1910.

†) Canada's Fertile Northland, S. 120. Das Jahr gibt nicht an.

††) „He did not see why they could not pass through at any time in the winter, though it would be inconvenient. Neither the Bay nor the Strait are frozen up any more than the Atlantic Ocean. He could not conceive a bay 600 miles wide, in the same latitude as the British Islands being frozen with the meteorological conditions being normal for their latitudes." Op. cit. S. 120.

†††) Evidence of J. P. Tyrell („C. F. N.", S. 115).

*†) loc. cit. S. 118.

Digitized by Google

Sommerisothermen
Tundragrenze
Waldgrenze
Hudson Bay
Churchill nach Winnipeg 760 engl. M.
Ft Churchill
474 engl. M.
450 engl. M.
400 engl. M.
350 engl. M.
300 engl. M.
250 engl. M.
200 engl. M.
150 engl. M.
100 engl. M.
50 engl. M.
Churchill-River
North West Territories
Athabasca-River
Lake Winnipeg
5 0 10 20 30 40 50 75 engl. Meilen
Fort Simpson
Calgary
Winnipeg
Port Arthur
Toronto
Quebec
Fort Halifax
New York
Detroit
Fort Churchill
Fort Chimo
Labrador
Newfoundland
Baffin Land
Hudson Bay

Digitized by Google

An der Ungava-Bai südlich der Straße steigt die Flut beim Koksoak-Fluß 64 Fuß!*) Die Gezeiten fließen an einzelnen Stellen mit einer Geschwindigkeit von 3 bis 6 Meilen stündlich,**) was bei schwerem Eisgang für Schiffe sehr gefährlich werden kann. Hoher Seegang ist selten und meist von kurzer Dauer.

Eine viel umstrittene Frage sind die Kompaßschwankungen und Ungenauigkeiten wegen der Nähe des magnetischen Pols. Die meisten Berichte sind übertrieben, denn der Westeingang zur Straße liegt rund 700 Meilen südöstlich vom magnetischen Pol, also etwa 20 Grad östlich und 7 Breitengrade südlich. „Industrial Canada" (Febr. 1912) schreibt, „daß dieser große Popanz der Hudson-Bai-Navigation keine Lebensberechtigung hat". Diese Behauptung stützt sich auf Stewarts Report of the Naval Service Department. Sollte dennoch am westlichen Ende der Straße eine Wirkung auf den Kompaß durch die Nähe des magnetischen Pols zu verspüren sein, so kann dies aber unmöglich der Fall am östlichen Ende sein, ebenso nicht, sobald die Schiffe am westlichen Ausgange die SW-Richtung nach Churchill einschlagen.

Schließlich mögen einige Temperaturzahlen***) für Churchill und York Factory — welche auch für Nelson gelten mögen — nicht ohne Interesse sein, denn aus ihnen lassen sich weitere Schlüsse über die Zukunft ihres Hinterlandes ziehen, und sie geben eine wertvolle Richtschnur für die Schiffahrtsfrage.

| | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | Oktober | November | Dezember |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Durchschnittliche mittlere Temperatur (Celsius).** | | | | | | | | | | | | |
| Churchill . . . | —29,0 | —26,4 | —20,6 | — 5,3 | + 0,7 | + 6,0 | +13,1 | +11,5 | + 5,7 | — 2,6 | —13,4 | —22,8 |
| York Factory | —28,2 | —25,5 | —17,9 | — 5,8 | + 1,4 | + 8,8 | +13,2 | +11,9 | + 6,5 | — 2,0 | — 11,9 | —23,4 |
| **Höchste Temperatur.** | | | | | | | | | | | | |
| Churchill . . . | — 8,8 | — 1,7 | + 4,4 | +16,1 | +26,6 | +27,8 | +31,1 | +27,8 | +27,8 | +15,6 | + 7,2 | + 3,9 |
| York Factory | — 1,1 | — 2,8 | + 7,2 | +22,2 | +26,6 | +31,7 | +32,8 | + 31,1 | +25,0 | +15,6 | +10,6 | 0 |
| **Niedrigste Temperatur.** | | | | | | | | | | | | |
| Churchill . . | —49,4 | —46,4 | —46,4 | —33,3 | —23,3 | — | — | — | — 9,4 | —24,5 | —38,9 | —42,8 |
| York Factory | —48,9 | —51,1 | —46,1 | —29,4 | —17,8 | — 5,0 | — 1,1 | — 2,2 | —14,4 | —26,7 | —40,0 | —51,1 |
| **Jährlicher Durchschnittsniederschlag in cm.** | | | | | | | | | | | | |
| Churchill . . . | 0,76 | 1,27 | 1,52 | 2,03 | 3,30 | 4,50 | 4,52 | 4,52 | — | 3,58 | 2,03 | 0,76 |
| York Factory | 1,60 | 0,89 | 1,02 | 1,60 | 2,87 | 4,83 | 4,83 | — | 6,71 | 3,84 | 1,55 | — |

Danach muß man Churchill und Nelson als entschieden kalt bezeichnen. Von Weizenbau kann keine Rede sein, doch könnten wohl Hafer, Gerste und Kartoffeln gebaut werden. Aus dem Berichte eines Jahres läßt sich allerdings kein abschließendes Urteil entnehmen. Die Sommermonate weisen ungefähr dieselbe Temperatur auf wie Nord-Schottland (Churchill liegt ziemlich auf demselben Breitengrade wie Stockholm). Je weiter man südwestlich der Bahn entlang kommt, desto günstiger wird natürlich das Klima. Von einer dichten Besiedelung der von der Bahn durchzogenen Gegend wird man wohl nie sprechen können. Doch wird sich mit den Jahren ein starker,

*) Dawson, „North America", S. 617.

**) Ebenda.

***) Mr. Stupart's Report („C. F. N."), S. 137 bis 139.

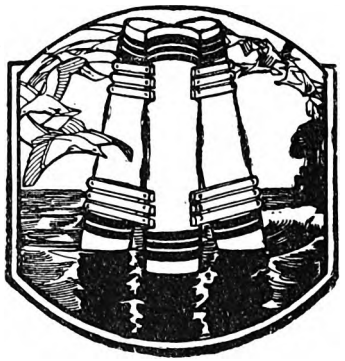


Digitized by Google

wetterfester, unternehmungslustiger Menschenschlag hier ansiedeln, und auf solche nordische Bevölkerung kann man stets bauen. Es wird sich allmählich ein mäßiger Lokalverkehr zu dem großen, durchgehenden Verkehr gesellen, und die Hudson-Bai-Bahn wird die Vorhut für weitere Bahnen nach der Bai sein. Es müßte sehr schlecht um ein neues Land stehen, mag es in den Tropen oder im hohen Norden liegen, wenn eine Bahn nicht allmählich Bevölkerung, teils Ackerbau- und Handeltreibende, teils Pioniere der Bergwerkindustrie, anzöge.

Das Dampfroß wird bald durch jene Gegend schnauben, die einst nur der einsame Hudson-Bai-Pelzjäger durchstreifte. Wo er nachts sein Zelt aufschlug, werden sich bald bescheidene Städtchen erheben. Und durch die Schiffahrtslinien werden uns alte, längst vergessene Namen wie Hudson, Baffin, Fox und Frobisher wieder vertraut werden.

Es gehört ein gut Teil Mut und Zuversicht dazu, die neue Route ins Leben zu rufen, doch werden die nächsten zehn Jahre zeigen, wie berechtigt diese Unternehmung war.



Digitized by Google

# Die XIV. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Die XIV. Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft wurde am 21. November 1912 in der Aula der Königlich Technischen Hochschule zu Charlottenburg durch den Ehrenvorsitzenden, Seine Königliche Hoheit den Großherzog Friedrich August von Oldenburg, eröffnet, der zunächst seinen Dank für die ihm zur Feier seines sechzigsten Geburtstages von der Gesellschaft überreichte, künstlerisch ausgeführte Glückwunschadresse aussprach und hierauf seinem Bedauern darüber Ausdruck gab, daß Seine Majestät der Deutsche Kaiser auch in diesem Jahre verhindert sei, den Verhandlungen beizuwohnen. Er verlas ein an Seine Majestät gerichtetes Huldigungstelegramm, das unter Beifall der Versammlung abgesandt wurde.

Daß bei dem heutigen Stande der Verbrennungsmotoren und im Hinblick auf die in ihnen liegenden Entwicklungsmöglichkeiten ein Vortrag aus dem Gebiete des Dieselmaschinenbaues dem lebhaftesten Interesse aller in der Schiffbautechnischen Gesellschaft vertretenen Berufskreise begegnen würde, war vorauszusehen, und dieses Interesse wurde noch durch die Tatsache gesteigert, daß — einer Anregung des geschäftsführenden Vorsitzenden, des Geheimen Regierungsrats Professor Dr. Ing. Busley, folgend — der Erfinder der zur Zeit aussichtsreichsten Verbrennungsmaschine selbst, Ingenieur Dr. Ing. Diesel, sich bereit erklärt hatte, über

**die Entstehung des Dieselmotors**

zu sprechen. Der Besuch der ersten Versammlung war dementsprechend stark.

Schon 1878 hat Diesel als Student, angeregt durch Professor Lindes thermodynamische Vorlesungen am Münchener Polytechnikum, an den Rand seines Kollegheftes eine Bemerkung geschrieben, die für seine späteren Arbeiten die Richtschnur gab: „Studieren, ob es nicht möglich ist, die Isotherme praktisch zu verwirklichen", d. h. also, die ganze der Maschine zugeführte Wärme in Arbeit umzuwandeln. Dieser Gedanke verließ ihn auch in den nächsten Jahren nicht und veranlaßte ihn zu eingehenden thermodynamischen Studien und Laboratoriumsversuchen, aus denen heraus er auf die Notwendigkeit der Verwendung sehr hoher Drucke schloß. Die Grundgedanken seines ersten Patents waren demgemäß:

1. Erhitzung reiner Luft im Arbeitszylinder der Maschine durch ihre mechanische Kompression vermittels des Kolbens weit über die Entzündungstemperatur des zu benutzenden Brennstoffs.
2. Allmähliches Einführen von fein verteiltem Brennstoff in diese hoch erhitzte und verdichtete Luft unter gleichzeitiger Expansion, also Arbeitsleistung derselben auf den ausschiebenden Kolben.

Aus diesen beiden Gesichtspunkten heraus ergab sich dann folgerichtig sofort als weiterer:

3. Allmähliche Vergasung des Brennstoffs im Arbeitszylinder selbst, jeweils nur in geringsten Mengen auf einmal, für jeden Kolben besonders unter Entnahme der Vergasungswärme aus dem Arbeitsprozeß selbst.



Digitized by Google

Dr. Ing. Diesel verwahrte sich in diesem Zusammenhange ausdrücklich gegen die oft geäußerte Behauptung, das Wesensmerkmal seines Verfahrens sei die Selbstzündung des Brennstoffs und die Höhe der Kompression sei lediglich bedingt durch deren sichere Erreichung. Der Zweck der hohen Verdichtung sei vielmehr nur der, höchste Wärmeausnutzung zu erzielen, und die Selbstentzündung des Brennstoffs in dieser hochkomprimierten Luft ergebe sich ohne weiteres nebenbei. Als zweckmäßigste Verdichtungsgrenze habe er schon 1893 Drucke zwischen 30 und 35 kg/qcm erkannt, während eine Selbstzündung des Brennstoffs schon bei viel geringeren Pressungen eintrete.

Eine im Jahre 1893 von Diesel veröffentlichte Broschüre: „Theorie und Konstruktion eines rationellen Wärmemotors" führte zu einer Reihe sehr abfälliger Kritiken, jedoch auch zu vereinzelten Anerkennungen seiner Idee, deren Wert damals von Linde, Schröter und Zeuner bereits voll gewürdigt wurde. Diese günstigen Urteile so hervorragender Männer veranlaßten die beiden Firmen: Maschinenfabrik Augsburg und Fried. Krupp, Essen, zu praktischer Erprobung des Gedankens. Sie einigten sich dahin, für diesen Zweck in Augsburg ein Laboratorium einzurichten, dessen Leitung bis zur Herstellung einer marktfähigen Maschine Diesel übertragen wurde. Damit ist der erste Teil, die Entstehung der Idee, beendet und es beginnt der zweite, vielleicht noch wichtigere und jedenfalls viel schwierigere: Die Ausführung der Idee.

Die Versuche wurden durchweg an völlig betriebsfähigen, von der Maschinenfabrik Augsburg nach Diesels Zeichnungen hergestellten Maschinen vorgenommen, weil man der Ansicht war, daß ihre Durchführung an besonderen Versuchsapparaten mindestens ebenso kostspielig und zeitraubend sein würde, ohne die volle Gewähr für Richtigkeit und Zuverlässigkeit der gewonnenen Ergebnisse bieten zu können.

Die Versuchsarbeiten selbst teilte der Vortragende in insgesamt acht einzelne Versuchsreihen ein, deren jede sich über einen längeren Zeitraum erstreckte und die voneinander abgegrenzt wurden durch umfangreiche, auf Grund der gewonnenen Ergebnisse als notwendig erkannte Abänderungsarbeiten. Im Hochsommer 1893 wurde in die ersten Versuche eingetreten, wobei eine Maschine von 150 mm Kolbendurchmesser und 400 mm Kolbenhub zur Anwendung gelangte. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, alle einzelnen Phasen der nun beginnenden, sehr schwierigen und enttäuschungsreichen, oft geradezu gefährlichen Versuche wiederzugeben, die Dr. Ing. Diesel in seinem Vortrage eingehend schilderte und die einmal infolge eines verhängnisvollen Trugschlusses die zeitweilige Aufgabe alles bis dahin mühsam genug Errungenen mit sich brachten. Erst die sechste Versuchsreihe, die mit einer völlig neuen Maschine von 250 mm Zylinderdurchmesser und 400 mm Kolbenhub durchgeführt wurde, brachte einen vollen Erfolg. Dieser Motor, der sich in bezug auf allgemeine Anordnung und auf eine ganze Anzahl von Einzelheiten schon der jetzt typischen Form sehr näherte, berücksichtigte alle bis dahin gewonnenen Erfahrungen und erwies sich nach Diesels Angaben als bereits durchaus marktfähig. Die Versuchsergebnisse waren so günstig, wie sie kein anderes Maschinensystem liefern konnte. Nunmehr begannen die Besuche der Interessenten und die Nachprüfungen durch Sachverständige, unter ihnen Professor Gutermuth, Ingenieur Richter (der spätere, leider zu früh verstorbene, hochbegabte Direktor der Germania-Werft, Kiel) und Professor Schröter, welcher letztere in einer

Digitized by Google

Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure — am 16. Juni 1897 — sehr günstig über die Maschine urteilte, die bei dem offiziellen Versuche 34,7 Prozent thermischen, 75,5 Prozent mechanischen und 26,2 Prozent wirtschaftlichen Wirkungsgrad bei der vollen Leistung von etwa 20 PSe, dabei 238 g Petroleumverbrauch für jede Stundenpferdekraft ergeben hatte und bei halber Belastung 38,9 Prozent thermischen, 59,6 Prozent mechanischen und 22,5 Prozent wirtschaftlichen Wirkungsgrad sowie einen stündlichen Petroleumverbrauch von 278 g/PSe lieferte. Sehr günstig erwies sich auch der Befund der Maschinenuntersuchung, die nach mehrmonatiger Betriebsdauer vorgenommen wurde. Im November 1897 fand die Montage des ersten, von der Maschinenfabrik Augsburg gelieferten 76 PS-Dieselmotors in der A. G. Union, Kempten, statt. Diese erste Ausführung der marktfähig gewordenen Konstruktion arbeitet noch heute tadellos und befindet sich in so gutem Zustande, daß sie voraussichtlich noch viele Jahre hindurch Dienst tun kann. Die Reparaturen haben sich bisher auf die durch natürliche Abnutzung entstandenen beschränkt.

Die beiden hauptsächlich beteiligten Firmen, die Maschinenfabrik Augsburg und Fried. Krupp, Essen, erklärten nunmehr die Versuche, die in den verflossenen Jahren etwa 450 000 ℳ verschlungen hatten, für abgeschlossen. Von Mai-Juni 1897 ab übernahm daher die Maschinenfabrik Augsburg die Leitung des Konstruktionsbureaus, das von dem Laboratorium in die Zeichensäle der Fabrik verlegt wurde. Indessen gab sich Diesel mit dem bis dahin Erreichten noch nicht völlig zufrieden. Er stellte vielmehr nun auf eigene Kosten mehrere Ingenieure an dem Laboratorium an, die unter seiner Leitung noch zwei weitere Versuchsperioden durchgeführt haben. Die eine von diesen bezog sich sowohl auf „Versuche über den Motor selbst" als auch insbesondere auf „Versuche über verschiedene Brennstoffe", wobei außer den bisher benutzten, Benzin und Lampenpetroleum, nach und nach auch die inländischen Abfallprodukte der Braunkohlenschwelereien, die sogenannten Gelb-, Rot-, Solaröle, dann die verschiedenen Rohöle und Destillationsprodukte aus Rußland, Amerika, Galizien, Rumänien usw., ferner auch schon die Abfallprodukte der Steinkohlendestillation und der Kokereien, die sogenannten Teeröle, untersucht wurden, die heute — besonders auch im Hinblick auf die Entwicklung des Dieselmotors zur Schiffsmaschine — in Deutschland große Bedeutung zu erlangen im Begriffe stehen. Auch Versuche mit Spiritus, der allerdings seines hohen Preises wegen für den Dieselmotor nicht mehr in Betracht kommen dürfte, sowie mit Pflanzenölen, die nach Diesels Ansicht vielleicht für den Betrieb in den Kolonien wichtig werden können, sind schon in dieser Zeit durchgeführt worden. Eine letzte Versuchsreihe endlich bezog sich auf Versuche mit dem „Kompoundmotor", auf die der Vortragende jedoch aus Zeitmangel nicht näher einging.

So wurde also der Dieselmotor von der ersten Idee bis zur fertig durchgebildeten, betriebsicheren und marktfähigen Maschine auf gemeinsame Kosten der Maschinenfabrik Augsburg und der Firma Fried. Krupp in jahrelangen, mühevollen Versuchen durch Diesel geschaffen. Das hohe Verdienst der genannten beiden Firmen lag dabei in der opferwilligen Hergabe der Mittel, in dem unbeirrten Durchhalten durch fast unüberwindlich scheinende Schwierigkeiten während der Entstehungszeit der Maschine und nach dieser Zeit in der ausgezeichneten Werkstattausführung, die allen

Digitized by Google

anderen Firmen als Schule und Vorbild diente, endlich in der vorzüglichen konstruktiven Durchbildung aller Motorgrößen und -formen für die verschiedensten Anwendungsgebiete.

Der Vortragende schloß seine hochinteressanten Ausführungen mit dem Ausdruck des Dankes sowohl gegenüber den hauptbeteiligten Firmen als auch gegenüber den seinerzeit und zum Teil noch in ihnen wirkenden Männern, unter denen er von der Maschinenfabrik Augsburg, der „klassischen Erbauerin des Dieselmotors und der Führerin in der Entwicklung", die Namen Heinrich v. Buz und Lucian Vogel und von Fried. Krupp die Herren Asthöwer, Albert Schmitz, Klüpfel und Gillhausen hervorhob. Diesen Namen schlossen sich für die Zeit der Weiterentwicklung eine große Zahl anderer an, die alle zu nennen jedoch für jetzt zu weit führen würde, und deren Verdiensten auch Dr. Ing. Diesel daher in corpore zu gedenken sich begnügte.

An den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag schloß sich eine bedeutungsvolle Diskussion an. Als erster Redner führte hierbei Geh. Regierungsrat Professor Dr. Ing. Riedler von der Königl. Techn. Hochschule zu Charlottenburg aus, der Vortrag entrolle das glänzende Bild einer Pionierarbeit ersten Ranges, neben der ein großer Erfolg sowohl in materieller als in ideeller Beziehung stehe. Man müsse der Beharrlichkeit, mit der Dr. Ing. Diesel durch alle Fehlschläge hindurch sein Werk zum endlichen Erfolge führte, der Überzeugungsgabe, die er seinen Mitarbeitern gegenüber bewiesen, und nicht zum mindesten auch dem kaufmännischen Genie, das er bei der Verwertung seiner Erfindung gezeigt habe, uneingeschränkte Anerkennung zollen. Es sei das unbestrittene Verdienst Diesels, daß eine gangbare Maschine seines Typs verhältnismäßig rasch zustande gekommen, daß der Brennstoffverbrauch bemerkenswert schnell ermäßigt und die Maschine damit in kurzer Zeit zu einer möglichst vollkommenen geworden sei. Aber es müsse doch wohl als zu weitgehend bezeichnet werden, wenn er als seine eigene Tätigkeit auch noch die Entwicklung bis zur völlig marktfähigen Maschine in Anspruch nehme. Nur in sehr seltenen Fällen sei eine derartig umfassende Arbeit einem einzelnen Manne möglich. So sei z. B. Watt keineswegs der Erfinder, sondern lediglich der erfolgreiche, geniale Ausgestalter der Dampfmaschine; das gleiche gelte für Stephenson hinsichtlich der Lokomotive. Die ersten Männer aber, die das Wesen des Drehstroms und seine Bedeutung erkannt haben, sind nie zu einer praktischen Ausgestaltung ihrer Idee gekommen. In merkbarem Widerspruche zu Dieselś Dankesäußerungen an die beteiligten Firmen stehe im vorliegenden Falle die Tatsache, daß er die Entwicklung der marktfähigen Maschine für sich in Anspruch nimmt und daß also seiner Anschauung nach diese Firmen nur nötig gehabt hätten, die Abmessungen gewissermaßen handwerksmäßig zu vergrößern.

Ganz allgemein lasse sich die Entwickelung vom Erfindungsgedanken bis zur betriebsbrauchbaren Maschine in drei Stufen teilen. Die erste Stufe umfasse die Ausgestaltung der Idee, die zweite die Verwirklichung der Maschine bis zu einem Stadium, in dem sie gangbar ist. Die dritte Stufe endlich, die wichtigste von allen, muß aus der nur gangbaren eine praktisch brauchbare Maschine machen. Diese dritte Stufe entzieht sich in den weitaus meisten Fällen dem Erfinder völlig; Beispiele dafür seien die Lenoirsche Gasmaschine, der Ottosche Viertaktmotor, die Curtiß-Dampfturbine, die Nernst-Lampe, die zu einer marktfähigen Ware heranzubilden die beteiligten Firmen Millionen gekostet habe. Auch Dr. Diesel komme

Digitized by Google

der Anspruch auf diese dritte Stufe nicht zu. Ohne die Maschinenfabrik Augsburg und ihren Direktor Buz wäre nie ein brauchbarer Dieselmotor zustande gekommen. 1897 habe niemand, auch Dr. Diesel selbst nicht, gewußt, daß jetzt erst die Hauptschwierigkeiten anfingen. Maßgebend für die Beurteilung dieser Frage sei die Tatsache, daß zu gleicher Zeit unter dem direkten Einflusse Diesels auch andere Fabriken sich dem Motor zuwandten — erfolglos —, und selbst eine eigene Schöpfung des Erfinders, die Firma Diesel & Co. in München, sei zugrunde gegangen. Die dritte Stufe ist ausschließlich das Verdienst der Maschinenfabrik Augsburg. Hier war Diesel nicht beteiligt; in dieser Zeit beschäftigte er sich mit der Verwertung seiner Patente sowie mit einer Reihe von Projekten, die nie betriebsbrauchbar geworden sind und die, wenn sie es geworden wären, die Entwicklung des Dieselmotors wahrscheinlich erheblich beeinträchtigt hätten.

Die für den Dieselmotor entscheidende Zeit war die nach 1897. Der von Diesel so gelobte Kemptener Motor sei eine unglückliche, verfrühte Lieferung gewesen, bei der inzwischen längst alle wichtigeren Teile durch neue hätten ersetzt werden müssen, und die eine lange Leidenszeit hinter sich habe. Im Jahre 1900 habe der Dieselmotor einen Tiefstand durchgemacht, wie er ihn nirgends sonst erlebt. Weiter sind Jahre verstrichen, ehe es auch nur der Maschinenfabrik Augsburg möglich war, eine wirklich betriebsbrauchbare Maschine zu liefern. Erst als Augsburg Erfolge aufzuweisen hatte, haben sich andere Firmen von neuem an den Dieselmotor herangewagt. Der eigentliche Schöpfer des brauchbaren Dieselmotors sei der Oberingenieur Lauster von der Maschinenfabrik Augsburg, unter dessen Leitung auch der Herstellungspreis um 30 Prozent gesunken, der mechanische Wirkungsgrad von 65 Prozent auf 80 Prozent gestiegen sei.

Noch ein bedeutungsvoller Punkt sei hervorzuheben: Von Diesels Grundanschauung sei nichts mehr vorhanden; erst auf dem Wege zum Erfolg habe Diesel die richtige Grundanschauung gefunden.

Bei aller Anerkennung der Verdienste Diesels müsse er daher sagen, daß dieser sich durch seine Ansprüche in bezug auf die Hervorhebung seines Anteils an dem heutigen Motor seines Namens sehr geschadet habe.

In ähnlichem Sinne äußerte sich auch der zweite Diskussionsredner, Professor Nägel von der Königlich Technischen Hochschule zu Dresden. Er fühle sich zu einer Stellungnahme hinsichtlich der Frage der Entwicklung des Dieselmotors berufen, weil er die Geschichte der Ölmaschine zum Gegenstande seines Studiums gemacht habe und sich im Besitze völlig authentischen Materials aus jener Zeit befinde. Diesels Äußerung, die hohe Verdichtung bei seinem Verfahren stehe nicht unmittelbar in Beziehung zu der Selbstzündung des Brennstoffes, sei nicht zutreffend, denn eine Umfrage bei namhaften, im Dieselbau erfahrenen Firmen habe ergeben, daß man allgemein die Kompressionsspannung herabsetzen möchte; man könne dies nur deshalb nicht tun, weil die Sicherheit des Zündens auch bei kalter Maschine unbedingt gewährleistet sein müsse. Diese Forderung allein sei maßgebend für die Wahl der Kompressionsspannung. Diesel halte aber entgegen den praktischen Erfahrungen an seiner Anschauung fest, weil sie das Band zwischen seinem Erfindungsgedanken und der Maschine von 1897 bildet, das sich sonst nur schwer festhalten läßt. Im übrigen vermisse er in dem Vor-

Digitized by Google

trage vor allem die Anführung der Grundlagen, an die sich Diesels Ideen anreihten. Männer wie Capitaine, Brünnler und besonders Söhnlein hätten schon vor Diesel dieser Maschine sehr nahe gestanden. Schon 1855 sei eine nach Söhnleins Angaben gebaute Ölmaschine, für die sich Werner v. Siemens sehr interessierte, bei Siemens & Halske gelaufen. Dieser Motor habe bereits Kompressionszündung besessen; die Luft sei getrennt vom Brennstoff verdichtet worden, und dieser wurde fein verteilt durch hochgespannte Luft in den Verbrennungsraum eingespritzt. Capitaine ferner sei nach seinen eigenen Angaben durch „gütlichen Vergleich" die Waffe aus der Hand gewunden worden, die sich gegen Diesel zu richten drohte. Er sei hinsichtlich der Kompressionsdrucke von unten nach oben gegangen und bis auf 16 kg/qcm gekommen, während Diesel, ursprünglich an 250 kg/qcm denkend, von oben nach unten bis auf die jetzt üblichen Spannungen herabgestiegen sei; gewissermaßen auf einer mittleren Linie also hätten sich beide getroffen. Während aber Diesel der Lohn für seine Tat in jeder nur denkbaren Form zuteil geworden sei, ist es den anderen weder in materieller noch in ideeller Hinsicht vergönnt gewesen, den Nutzen aus ihrer Arbeit zu ziehen.

Die von Diesel zur Grundlage seiner Erörterungen gemachten Versuchsprotokolle sind durchweg von ihm selbst verfaßt und können deshalb nicht als objektives Beweismaterial angesehen werden. Ein aus der Folgezeit gezogener Rückschluß aber lasse erkennen, daß Diesel der Maschinenfabrik Augsburg doch wesentlich mehr verdankt, als er in seinem Vortrage zugibt. Übrigens habe Diesel von Anfang an keineswegs die Ölmaschinen als Ziel vor Augen gehabt. Noch 1899 habe er an Direktor Buz ein Schreiben gerichtet, in dem er die Maschinenfabrik Augsburg flehentlich um ihre Unterstützung zur Erreichung seines eigentlichen Zieles, des Kohlenstaubmotors, bittet. Augsburg habe aber rechtzeitig erkannt, daß dies ein Abweg war, und die erbetene Hilfe verweigert.

Nach alledem müsse dem Dieselschen Vortrage der Wert des geschichtlichen Dokuments abgesprochen werden; jetzt, 15 Jahre nach der ersten Lieferung einer Dieselmaschine, müsse man aber von einem solchen Vortrage eine völlig objektive Berichterstattung verlangen.

Maschinenbaudirektor Rosenberg, Geestemünde, äußerte sein Bedauern darüber, daß aus einem solchen Streit über die Frage, wem das Hauptverdienst zuzusprechen sei, in erster Linie das Ausland Nutzen ziehe; vor kurzem habe er bereits in einer englischen Fachzeitschrift die Behauptung gelesen, daß der eigentliche Erfinder des Dieselmotors ein Engländer sei. Im übrigen gab Direktor Rosenberg einen kurzen Überblick über den Stand des Schiffsdieselbaues in Deutschland. Bisher seien drei Dieselschiffe im Betrieb: „Christian X.", der schon eine volle Rundreise beendet, „Monte Penedo", der bisher eine halbe Reise durchgeführt, und „Rolandseck", der erst kürzlich seine erste größere Fahrt angetreten habe. Die Dieselmaschinen dieser Schiffe sind — in der Reihenfolge wie diese aufgezählt — von Burmeister & Wain, Kopenhagen, von Gebr. Sulzer, Winterthur, und von Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde, gebaut. In naher Zukunft werden eine Reihe weiterer deutscher Ölmotorenschiffe in Fahrt kommen. Der Redner schloß unter lebhaftem Beifall mit dem Wunsche, daß alle diese Motorschiffe einen vollen Erfolg darstellen möchten; das sei der beste Dank, den die deutsche Industrie dem Erfinder des Dieselmotors abstatten könnte.

Digitized by Google

In seinem Schlußworte wies Dr. Ing. Diesel darauf hin, daß er von der Entstehung des Dieselmotors gesprochen habe, während Geheimrat Riedler die Zeit nach dieser, Professor Nägel die Zeit vor dieser Periode zum Gegenstande ihrer Ausführungen gemacht hätten. Er benutze jede Gelegenheit, die Tätigkeit und das Verdienst seiner Mitarbeiter hervorzuheben und ihnen seinen Dank abzustatten. Jede technische Entwicklung baue selbstverständlich auf vorhandenen Grundlagen auf, und er bestreite die Verdienste der von Professor Nägel genannten Männer durchaus nicht. Was schließlich die von diesem angezweifelte Objektivität anbelange, so habe er von vornherein darauf hingewiesen, daß er seinen Stoff unmöglich unabhängig von persönlichen Erinnerungen behandeln könne.

Den Verdiensten Dr. Diesels wurde Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg dadurch gerecht, daß er unter Dankesworten für die mit dem Vortrage übernommene Mühe die Arbeit als einen Merkstein in den Jahrbüchern der Gesellschaft bezeichnete; die Arbeit Diesels werde in der ganzen technischen Welt ihre Anerkennung finden.

In enger Beziehung zu dem eben Gehörten stand der Vortrag des Herrn Dr. phil. Aufhäuser, Hamburg, der über

**Die Treibmittel des Dieselmotors mit besonderer Berücksichtigung der Seeschiffahrt**

sprach. Anknüpfend an die Wichtigkeit, die dem Brennstoffe für die künftige Entwicklung und Verbreitung des Dieselmotorbetriebes zuzusprechen ist, wies der Redner darauf hin, daß zur Zeit zwar vornehmlich das Gasöl, ein Qualitätsbrennstoff, Verwendung findet, daß aber von wesentlich größerer Bedeutung die Möglichkeit sei, zwei andere Treibmittel, nämlich das rohe Erdöl und das Teeröl, zu benutzen. Beide Stoffe haben gewisse Eigenschaften, die ihrer allgemeinen Einführung noch hindernd im Wege stehen, weil sie im Betriebe zu Schwierigkeiten und Unsicherheiten führen; das ist der Grund, aus dem gerade die Seeschiffahrt diesen Brennstoffen gegenüber sich zunächst noch abwartend verhält. Die genannten Eigenschaften sind der Hauptsache nach in der chemischen Zusammensetzung der Brennstoffe begründet.

Die Entscheidung darüber, ob ein flüssiger Brennstoff sich überhaupt für die Verwendung im Dieselmotor eignet, ist in keinem Falle schwer; viel weniger leicht ist die Frage der relativen Brauchbarkeit, des Grades der Brauchbarkeit, zu beurteilen.

Völlig ungeeignet sind z. B. alle diejenigen flüssigen Brennstoffe, die unverbrennliche Bestandteile — Asche, Wasser, Sand usw. — in größeren Mengen enthalten. Der Aschegehalt darf Zehntelprozente nicht übersteigen. Bezüglich des Wassergehalts entscheidet nicht allein die Menge, sondern auch die Natur des betreffenden Öles; bei Teerölen sind z. B. schon geringe Wasserbeimengungen sehr schädlich, während die rohen Erdöle die gleichen Wassermengen noch vertragen. Ungeeignet sind ferner solche Öle, die freien Kohlenstoff oder kohlenstoffreiche und schwer verbrennliche Verbindungen (Asphalt) in größeren Mengen aufweisen. Schließlich spielen bei der Beurteilung der absoluten Brauchbarkeit auch der Heizwert und die Viskosität eine gewisse Rolle.

Für die Frage der relativen Brauchbarkeit ist nach Ansicht des Vortragenden der Wasserstoffgehalt in erster Linie maßgebend. Wichtig ist dabei, daß die Treibmittel nur aus Wasserstoff und Kohlenstoff bestehen, und ferner, daß sie beide Elemente

Digitized by Google

in verschiedenen Verhältnissen besitzen. Im allgemeinen ist dasjenige Treibmittel das bessere, das den größeren Wasserstoffgehalt aufweist. Von zwei Treibölen mit gleicher Wasserstoffzahl ist dann dasjenige das brauchbarere, das die engere Siedegrenze und den regelmäßigeren Siedeverlauf hat.

Für die Beurteilung der Treibmittel ist die fundamentale Einteilung der organischen Verbindungen in „aliphatische" oder „kettenförmige" und in „ringförmige" oder „Benzol"-Verbindungen von wesentlicher Bedeutung. Die ersteren, die Wasserstoffzahlen von 2,0 bis abwärts zu 1,6 besitzen, sind für den Dieselmotor im allgemeinen besonders gut brauchbar; hierher gehören als höchste Glieder die Automobilbenzine und raffiniertes Petroleum, als mittlere Vertreter und zugleich typische Treibmittel die Gasöle, die Braunkohlenteeröle und die Rückstände der Erdöldestillation, welch letztere man im allgemeinen als „Rohöle" bezeichnet. Zu den Treibmitteln des Benzoltyps, die zwar zersetzenden Einflüssen gegenüber widerstandsfähiger sind als die aliphatischen, deren Zersetzung dann aber für die Materialien auch wesentlich gefährlicher ist, gehören die Steinkohlenteeröle mit Wasserstoffzahlen von 0,9 bis 1,0. Dabei sind zwei Entwicklungsreihen zu unterscheiden: bei der einen wird der Benzolcharakter verstärkt (Naphtalin, Anthrazen), was eine Herabsetzung der Wasserstoffzahl und damit der Eignung für den Verbrauch im Dieselmotor bedeutet; bei der anderen wird er abgeschwächt (Toluol, Xylol), wobei die Wasserstoffzahl und die Verwendbarkeit im Dieselmotor steigen. Aus diesem Grunde wird z. B. im Automobilbetriebe schon seit längerer Zeit Benzol gern mit einer Beimengung von Toluol oder Xylol benutzt.

An die aliphatischen und die Treibmittel des Benzoltyps reihen sich nun noch die pseudoflüssigen Brennstoffe mit Wasserstoffzahlen von 0,5 bis 0,9 an, das sind die Teere, die Gemenge einer Flüssigkeit mit festem Kohlenstoff darstellen. Der Gehalt an freiem, festem Kohlenstoff ist hier ausschlaggebend für die Brauchbarkeit im Dieselmotor.

Zum Schlusse seiner Ausführungen behandelte Dr. Aufhäuser noch die Frage, in welcher Weise es möglich sein wird, die bei gewissen Treibmitteln noch bestehenden Schwierigkeiten zu überwinden und zu einer allgemeinen und voraussetzungslosen Verwendbarkeit insbesondere des Roh- und des Steinkohlenteeröls zu gelangen. Es besteht die Möglichkeit, durch eine Vorbehandlung der betreffenden Treibmittel — jedoch unter Ausschluß jeder Art der Destillation — zu geeigneten Ölen zu kommen. Indessen wird vielfach die Ansicht vertreten, daß es zweckmäßiger sei, den Verbrennungsprozeß des Motors zu verbessern. Es ist bekannt, daß träg verlaufende chemische Vorgänge durch die Gegenwart von dritten, an und für sich passiven Körpern, sogenannten Katalysatoren — als solcher wirkt z. B. Platin bei der modernen Fabrikationsmethode für die Schwefelsäure — beschleunigt und vervollkommnet werden können; es erscheint nicht ausgeschlossen, daß auf ähnliche Weise auch der Verbrennungsprozeß im Dieselmotor günstig beeinflußt werden kann.

In der Diskussion hob zunächst Direktor Saiuberlich, Osterholz-Scharmbeck, hervor, daß seiner Überzeugung nach für Seeschiffe Gasöl nicht dauernd in Betracht kommen könne, weil nicht genug davon vorhanden sei. Die Erdölproduktion der Welt betrage zur Zeit 45 000 000 t; daraus ergäben sich 10 Prozent Benzin, 30 Prozent Petroleum, 10 Prozent Gasöle, und der Rest liefere die Kesselheiz- und Schmieröle.

Digitized by Google

Somit ständen also insgesamt nur etwa 4 500 000 t Gasöl zur Verfügung, wogegen z. B. die Weltproduktion an Kohle jetzt 1 500 000 000 t sei. Rohes Erdöl und Teeröl aber schieden für die allgemeine Verwendung im Schiffsbetriebe ebenfalls aus. Auch Teeröl sei nämlich in viel zu geringer Menge vorhanden, denn die Teerölproduktion Deutschlands betrage nur 450 000 t, die der übrigen Länder zusammen ebensoviel. Rohes Erdöl aber sei viel zu teuer, weil es die hochwertigen Bestandteile (Benzin, Petroleum) noch enthalte. Um mit der Kohle konkurrieren zu können, dürfe das Treiböl höchstens 60 ℳ pro Tonne kosten. Aus 1 t Erdöl würden aber durch die Destillationsprozesse Stoffe im Werte von rund 100 ℳ gewonnen, so daß der Preis des rohen Erdöls etwa ebenso hoch bemessen werden müßte. Überdies führe das rohe Erdöl eben seiner leichtflüchtigen Bestandteile wegen im Dieselmotor leicht zu Vorzündungen, sei also auch rein technisch wenig geeignet.

Für die Seeschiffahrt seien daher allgemein nur die Rückstände aus den Destillationsprozessen in Betracht zu ziehen, von denen nach der heutigen Produktion rund 25 000 t verfügbar sind. Versuche an Dieselmotoren haben gezeigt, daß diese Rückstände tatsächlich verwertbar sind, und zwar wurden diese Versuche an Junkersmotoren unter Benutzung rumänischer Rückstände ausgeführt, weil der Junkersmotor sich hierfür besonders eignet und daher in erster Linie zur Lösung dieser Frage berufen ist. Wegen zu gering gewählten Zuleitungsdurchmessers wurde das Öl bei den Versuchen auf 25° C vorgewärmt. Es ergab sich ein stündlicher Brennstoffverbrauch von nur 210 g/PSe, ein thermischer Wirkungsgrad von 46 Prozent, ein mittlerer indizierter Druck von 11 kg/qcm. Es sei übrigens unrichtig, die Kompression zu steigern, um schwerere Öle im Dieselmotor verbrennen zu können.

Dr. Alexander Dahm, Berlin, widersprach der Ansicht des Vortragenden, daß die Wasserstoffzahl das Entscheidende für die Beurteilung der Eigenschaften des Teeröls sei. Gerade die auch von Dr. Aufhäuser herangezogenen grundlegenden Versuche des Dr. Ing. Rieppel haben gezeigt, daß die Wasserstoffzahl diesen Schluß nicht zulasse. Viel eher sei die Ölgasbildung als ein Kriterium anzusprechen. Die Angabe, daß der Zusatz von Toluol im Automobilbetriebe hauptsächlich dazu diene, die Entzündlichkeit des Treibmittels zu verstärken, sei irrig; der Zusatz erfolge vielmehr, um die Kältebeständigkeit zu erhöhen und das Toluol wirtschaftlich verwenden zu können.

Als Vorteile des Teeröls kämen hauptsächlich in Betracht:

1. daß es ein inländisches Erzeugnis ist,
2. daß es infolge seines hohen spezifischen Gewichts (etwa 1,08) sicherer ist, weil es bei Grundberührungen und dem Durchstoßen des Schiffsbodens untersinkt, nicht aber auf der Oberfläche schwimmt, und
3. weil sich aus demselben Grunde in einem gegebenen Raum ein größeres Gewicht unterbringen läßt.

Ingenieur Lühr, Bremen, besprach die Versuche der A. G. Weser, die Schwierigkeiten in der Verwendung des Teeröls durch Vorwärmung zu überwinden, ein Verfahren, das seines Erachtens bisher noch nicht genügend Beachtung gefunden habe. Die A. G. Weser habe zu diesem Zwecke auch die Einblaseluft — mittels Durchleitung durch das Auspuffrohr — bis zu etwa 150° C erhitzt. Bei Vorwärmung auf 60° C habe auch Teer gut verwandt werden können, jedoch sei in einzelnen Fällen ein Zusatz von

Digitized by Google

30 Prozent Teeröl erforderlich gewesen. Die gegen die Vorwärmung erhobenen Einwendungen, daß dadurch eine Explosionsgefahr gegeben sei, hätten sich als nicht stichhaltig erwiesen. Der Grund hierfür läge wohl in dem hohen dabei angewendeten Druck, der das Auftreten jeder Gasbildung verhinderte; vielleicht hätte bei der starken Pressung aber auch eine Umlagerung der Kohlenstoffteilchen stattgefunden. Im ganzen genommen hätten die Versuche der A. G. Weser ein durchaus günstiges Ergebnis gezeitigt; nur beim Anlassen, also bei kalter Maschine, müsse zunächst für kurze Zeit ein Zündöl verwendet werden, wozu jedoch ein als solches unbrauchbar gewordenes Schmieröl hätte benutzt werden können.

Dr. Aufhäuser hielt in seinem Schlußworte die Behauptung von der Bedeutung der Wasserstoffzahl voll aufrecht; gerade Dr. Ing. Rieppel käme bei seinen Untersuchungen zu dem Schluß, daß gar kein anderes Kriterium als die Wasserstoffzahl vorhanden sei. Bezüglich des Toluols gebe er die von Dr. Dahm genannten Verwendungsgründe zu, jedoch sei der in seinem Vortrage angeführte Vorteil des Toluols, nämlich der der leichten Entzündlichkeit und daher der Einschränkung von Rußbildung, ebenfalls sehr wertvoll. Die Bedeutung der Vorwärmung des Teeröls liege nach seiner Meinung hauptsächlich darin, daß das Öl auf diese Weise einen etwa ebenso hohen Wärmeinhalt in den Zylinder mitbrächte, wie ihn das Gasöl besitze.

Nach einer kurzen Frühstückspause erteilte Seine Königliche Hoheit Herrn Professor Dr. Ing. Gümbel von der Technischen Hochschule zu Charlottenburg das Wort zu seinem Vortrage über:

**Das Problem des Oberflächenwiderstandes. — Der Flüssigkeitswiderstand in Röhren, Kanälen und Flüssen. — Der Widerstand von Schiffen im Wasser und in der Luft.**

In einer ausführlichen Denkschrift hatte Professor Gümbel den Gang und die Ergebnisse seiner Untersuchungen und Überlegungen niedergelegt; er begnügte sich in seinem Vortrage damit, einen kurzen Abriß zu geben. Von der Tatsache ausgehend, daß die Natur des Oberflächenwiderstandes, obwohl eines der wichtigsten Probleme der modernen Technik, bis jetzt noch der völligen Klärung entbehrt, gab er zunächst seiner Überzeugung dahin Ausdruck, daß es in erster Linie darauf ankomme, sich von dem tatsächlichen Naturvorgange eine bestimmte konkrete Vorstellung zu bilden. Ist das geschehen, so wird der Forscher dadurch auch befähigt, die Verhältnisse festzulegen, unter denen der Naturvorgang sich in ähnlicher Weise immer wiederholen wird; er braucht also das Bild des Vorgangs nur einmal in richtiger Darstellung aufzuzeichnen, um daraus alle ähnlichen Naturerscheinungen in ihren Einzelheiten abzuleiten. Um auf diesem Wege dem inneren Zusammenhange der Naturvorgänge näher zu kommen, hat der Vortragende eine eigenartige Darstellungsweise für diese gewählt, die er als eine „dimensionslose" bezeichnet, weil sie die Resultate in unbenannten, dimensionslosen Größen wiedergibt, also unabhängig von jedem Maß- und Gewichtssystem macht. Es muß als überraschend bezeichnet werden, wie durch diese Darstellungsweise, auf die näher einzugehen hier zu weit führen würde, eine große Zahl der früher gewonnenen Ergebnisse von Versuchen über den Druckabfall in zylindrischen Röhren sich in wenigen Kurven vereinigen und wie diese Kurven selbst wieder übereinstimmend sich in einer einzigen Fläche unterbringen lassen.

Da die eingehendsten Versuche über den Oberflächenwiderstand bisher für die

Digitized by Google

Bewegung von Flüssigkeit durch zylindrische Rohre vorliegen, so hat der Vortragende diese zur Grundlage für seine Ausführungen gemacht. Seinem Grundsatze getreu, suchte er zunächst die Vorstellung über diese Vorgänge zu klären und ging erst dann dazu über, mit Hilfe der bestimmten Vorstellung die Beziehungen zwischen den einzelnen hierbei in Betracht kommenden Größen: Rohrdurchmesser und -länge, Rauhigkeitsgrad der Oberfläche, Zähigkeitsgrad der Flüssigkeit, mittlerer Geschwindigkeit und Druckabfall abzuleiten. Interessant ist dabei die das sogenannte Reynoldsche Gesetz erweiternde Feststellung, daß die sogenannte kritische Geschwindigkeit der Flüssigkeiten nicht allein von der Geschwindigkeit und Art der Flüssigkeit sowie dem Durchmesser des Rohres, sondern auch von der Oberflächenbeschaffenheit des letzteren abhängt. Bis zur kritischen Geschwindigkeit hinauf ist die Flüssigkeit unmittelbar an der Wandung selbst in Ruhe, sie „klebt an der Wandung". Im Augenblick, in dem die kritische Geschwindigkeit eintritt, löst sich plötzlich die vorher schichtenförmige Strömung in wirbelnde Wasserbewegung auf; oberhalb der kritischen Geschwindigkeit endlich findet ein Gleiten der Flüssigkeit an der Wandung statt. Bei vollkommen glatten Wandungsflächen tritt nun nach Gümbels Ansicht eine kritische Geschwindigkeit überhaupt nicht auf; indessen gibt es in der Natur bekanntlich keine vollkommen glatten Flächen. Je höher der Rauhigkeitsgrad des Rohres wird, um so niedriger ist die kritische Geschwindigkeit, die also erst bedingt ist durch die Entstehung des Randwirbels infolge der Oberflächenrauhigkeit.

Die Beziehungen, die sich aus den Versuchen über diese Vorgänge bei dem Durchfluß durch Röhren ergeben, übertrug der Vortragende nun auf die Oberflächenreibung in Flüssen und Kanälen, für welche die gleichen Anschauungen zutreffen. Bei einer völlig glatten Fläche, die in Flüssigkeit bewegt wird, „klebt" diese wie vorher an der Rohrwand. Jede materielle Oberfläche ruft dagegen bei einer bestimmten Geschwindigkeit, eben der kritischen, Wirbelbildungen hervor, und bei weiterer Geschwindigkeitssteigerung gleitet die Flüssigkeit.

Alle den Oberflächenwiderstand betreffenden Versuche, die zur Voraussetzung die Umkehrbarkeit der Bewegungen haben, sind nach Gümbels Ansicht, die er näher begründete, unzuverlässig.

Der zweite Teil des Vortrages behandelte das Problem des Oberflächenwiderstandes im Zusammenhange mit dem Gesamtwiderstand von Schiffen. Hierbei legte Professor Gümbel dar, daß grundsätzlich für jeden Fortschritt der Schiffswiderstands- und der Schraubenerkenntnis Versuche am Schiffe selbst gefordert werden müssen; Modellversuche und auch Modellbootsversuche reichen im allgemeinen nicht aus, weil die Strömungsverhältnisse hier ganz andere sind als am großen Schiff. Um diese Verhältnisse annähernd richtig zu gestalten, schlug Gümbel vor, den Modellen eine Reibungsfläche vorzuschalten, die, mit dem Modellwagen fest verbunden, die Strömung der Flüssigkeit beeinflußt, deren Widerstand aber in den Messungsergebnissen nicht mit in die Erscheinung tritt. Diese Maßnahme vermag annähernd gleichartige Verhältnisse und Beziehungen zu schaffen, die dann, dimensionslos dargestellt, die Übersicht über das ganze Gebiet wesentlich erleichtern. Auf solchem Wege ist es nach Gümbels Ansicht ohne weiteres möglich, den Einfluß aller in Betracht kommenden Konstruktionsgrößen auf den Schiffswiderstand völlig klar zu erkennen. Würde alles jetzt bereits in den Schleppversuchsanstalten aufgespeicherte Material in dieser Weise

Digitized by Google

zur Darstellung gebracht, so könnte man schon heute soweit kommen, daß weitere Schleppversuche überhaupt nur für ganz abnorme Schiffsformen vorgenommen zu werden brauchten. Würde man ferner alle Progressivfahrten in gleicher Art auswerten, so dürfte auch das hier vorhandene Material bereits genügen, um für alle normalen Verhältnisse mit voller Sicherheit die Maschinenleistung ohne jeden Modellversuch zu bestimmen. Da schließlich die dimensionslose Darstellung auf die Art der Flüssigkeit gar keinen Bezug nimmt, so sind die abgeleiteten Kurven ohne weiteres sowohl für Versuche in Wasser als auch in Luft brauchbar. Damit ist ein Weg gewiesen, um die Kosten der aerodynamischen Versuchsanlagen wesentlich herabzusetzen, weil die Luftschiffahrt nunmehr ihre Versuche in Wasser durchführen, ihre Versuchsanlagen also an die bestehenden Schleppanstalten angliedern kann. Ein solches Einbeziehen der aerodynamischen Probleme in das Programm der jetzt bestehenden Schleppanstalten würde sicherlich auch auf die Probleme des Seeschiffbaus anregend einwirken.

Zum Schlusse seiner hochinteressanten Ausführungen wies der Vortragende darauf hin, daß er die Untersuchungen noch keineswegs als abgeschlossen betrachten könne, daß sie vielmehr noch sehr der Vertiefung durch praktische Erprobungen bedürften. Zweck seines Vortrags sei es, behufs Verfolgung des von ihm in Vorschlag gebrachten Weges zu solchen eingehenden weiteren Versuchen anzuregen.

In der Diskussion, an der sich Professor Ahlborn, Hamburg, Marinebaumeister Schlichting, Berlin, und Diplomingenieur Kempf, Hamburg, beteiligten, wurden der Wert und die Gründlichkeit der vorgetragenen Untersuchungen allgemein anerkannt. Die Beanstandungen betrafen nur Einzelheiten, auf die näher einzugehen an dieser Stelle zu weit führen würde. Professor Ahlborn suchte an Hand von Lichtbildern das Auftreten bestimmter Wirbelbildungen an im Wasser bewegten Platten zu beweisen und damit die Gümbelsche Anschauung über das Verhalten der Oberflächenschichten hinsichtlich der verschiedenen und auch der kritischen Geschwindigkeiten zu widerlegen. Gegen die Vorschaltung einer Reibungsplatte bei Modellversuchen sprachen sich die beiden anderen Diskussionsredner aus mit der Begründung, daß es reiner Zufall sei, wenn dadurch gerade die beabsichtigten Strömungsvorgänge herbeigeführt würden, während die Platte anderseits sehr unerwünschte Nebenerscheinungen hervorrufen könnte. Marinebaumeister Schlichting legte überdies im einzelnen das in den Schleppanstalten übliche Verfahren dar, das alle durch die — im Verhältnis zur Schiffslänge geringe — Modellänge bedingten Unstimmigkeiten in befriedigender Weise und mit praktisch ausreichender Genauigkeit auszumerzen gestatte. Die von Professor Gümbel festgestellten Einflüsse der Temperatur des Wassers — bei einer Temperaturzunahme von 8° auf 28° C sinkt der Schiffswiderstand um rund 12 Prozent — deckten sich fast genau mit den Versuchsergebnissen, die er in der Schleppanstalt des Reichs-Marine-Amts in Lichterade gewonnen habe. Professor Gümbel wies in seinem Schlußworte darauf hin, daß er bei seinem Vortrage deutlich zum Ausdruck gebracht habe, was positives Versuchsergebnis und was Hypothese war, und regte nochmals zur Weiterarbeit auf dem von ihm gewiesenen Wege und zur näheren Untersuchung der von ihm zur Grundlage seiner Ausführungen gemachten wissenschaftlichen Annahmen an.

Über die weiteren Vorträge wird im nächsten Hefte berichtet werden.

La.

Digitized by Google

# Seeoffizier und Schriftstellerei.

## Einige Bemerkungen.

»It is not the business of a naval officer to write books« — diese Entscheidung wurde Mahan mitgeteilt, als er bat, von einem Bordkommando befreit zu werden, um sich ganz der liebgewordenen schriftstellerischen und Lehrtätigkeit widmen zu können.

Vom Standpunkte des Seeoffiziers wird man diesem Ausspruch zunächst unbedenklich zustimmen. Der große Erfolg des Werkes „Einfluß der Seemacht auf die Geschichte" zeigt aber klar, daß er nicht uneingeschränkt richtig ist. Und — um eine Parallele anzuführen — wer den großen praktischen Nutzen des Clausewitzschen Werkes „Vom Kriege" anerkennt, das Moltke unter den fünf Büchern nennt, die den größten Einfluß auf ihn gehabt haben, der wird nicht leugnen, daß durch Schriftstellerei Brauchbares — auch für den Dienst — geleistet werden kann.

Der für einen Leserkreis innerhalb der Marine schriftstellernde Seeoffizier tritt also mit dieser Tätigkeit nicht aus dem Rahmen seines Berufes heraus. Sein völliger Verzicht auf das Schreiben überhaupt hätte im übrigen in maritimen Dingen jenen Zustand zur Folge, den ein Schriftsteller einst gekennzeichnet hat mit den Worten: „Die etwas von der Sache verstehen, schreiben nicht darüber, und die darüber schreiben, verstehen nichts davon". Ein Zustand, der bei jeder konstitutionellen Verfassung und dem damit verbundenen Einfluß von Nichtfachleuten auf die Entwicklung der Marine höchst bedenklich wäre.

In der Einleitung des Buches „Vom Kriege" stehen die Worte: „Mein Ehrgeiz war, ein Buch zu schreiben, das nicht nach zwei oder drei Jahren vergessen wäre, und das derjenige, welcher sich für den Gegenstand interessiert, allenfalls mehr als einmal in die Hand nehmen könnte." Diesen von Clausewitz sehr bescheiden ausgedrückten Ehrgeiz sollte jeder haben, der sich an einen gleich mächtigen, gewissermaßen ewigen Stoff heranwagt. Von den vielen tausend Büchern wäre dann eine große Zahl überflüssiger nicht geschrieben worden — nicht zum Nachteil der Leser, die vielleicht, abgeschreckt durch die Masse und die Schwierigkeit der Auswahl, den Mut zum Lesen verlieren.

Manche Bücher allerdings können ruhig nach zwei bis drei Jahren vergessen werden und doch ihren Wert haben. Die Leichtigkeit der Buchherstellung und -Verbreitung und die Fülle des zur Verfügung stehenden Materials sind heute so groß, daß mit Recht sogar zu Tagesfragen Bücher geschrieben werden.

Im allgemeinen kann man sagen, daß die Zahl der Bücher stark zugenommen, ihre Lebenszeit aber ebenso stark abgenommen hat. Man sollte daher nicht ohne besonderen Grund zu dieser an sich unerfreulichen Erscheinung beitragen.

Den aktiven Seeoffizier wird in der Regel am Bücherschreiben auch schon der Mangel an Zeit hindern, der ihn auf Tageszeitungen und Zeitschriften verweist. Die ersteren haben den größten und vielseitigsten Leserkreis und sind daher besonders für solche Artikel geeignet, die weite Verbreitung finden sollen. Damit ist aber schon

Digitized by Google

gesagt, daß die Aufsätze allgemein verständlich und nicht ausgesprochen fachtechnisch geschrieben sein müssen. Zudem verhindert Platzbeschränkung ein gründliches Eingehen auf den Gegenstand. Tageszeitungen wollen auch möglichst nur das allgemeines Interesse heischende Neueste bringen und daneben stets einem bestimmten politischen Zwecke dienen. Besonders schon wegen der letzteren Tatsache überläßt der aktive Offizier die Mitarbeit an ihnen in der Regel besser dem inaktiven Kameraden, der größere Bewegungsfreiheit hat und meistens auch eher in der Lage ist, gelegentlich einen bestellten Artikel über ein gegebenes Thema in kürzester Zeit zu verfassen.

Bleibt also die Zeitschrift in ihren mannigfachen Abstufungen, vor allem die Fachzeitschrift. Ohne die Hast und Oberflächlichkeit der Tageszeitung, gründlich und lehrreich ohne die Schwere des Buches, ist sie als Lesestoff ebenso zu empfehlen wie als Feld literarischer Betätigung, das zudem für den Verfasser keinerlei finanzielle Verbindlichkeiten aufweist, wie sie mit Herausgabe eines Buches oft verbunden sind. Es fällt für ihn auch die bei einer Tageszeitung stets vorliegende Schwierigkeit fort, seinen Stoff in einen nach Silbenzahl genau begrenzten Raum zu zwängen.

Zu Anfang vorstehender Betrachtungen war vom Nutzen der Schriftstellerei für den Leser die Rede. Noch größer ist aber oft der Nutzen für den Schreiber selbst. Damit ist nicht der finanzielle Nutzen gemeint, obgleich auch der ins Gewicht fällt. Manchem mit materiellen Gütern nicht Gesegneten ist der Ertrag gewiß eine erwünschte Beihilfe. Darin liegt nichts Beschämendes. Nannte doch sogar Moltke seine Artikel halb scherzhaft die „Kinder meiner Laune oder vielmehr meiner Geldnot". Sicher hat die Geldnot bei seiner Schriftstellerei eine Rolle gespielt. Aber ebenso sicher ist, daß nichts aus seiner Feder gekommen ist, was er nicht vorher ganz in sich aufgenommen und mit seinem Wesen durchdrungen hatte. Darin ist er für den schreibenden Offizier vorbildlich, der ja kein berufsmäßiger Erwerbsschriftsteller ist. Aber nicht nur in dieser Beziehung, sondern kurz gesagt überhaupt kann Moltke für einen militärischen Schriftsteller das Muster abgeben, vor allem in der Art der Selbsterziehung durch das eigene Schriftstellern. In der Vorrede zum zweiten Bande seiner „Gesammelten Schriften" heißt es:

. . . In dieser Periode*) angespanntester Arbeit, während derer die große Orientreise seinen Gesichtskreis mächtig erweiterte, in diesen Jahren, wo die Aufnahmefähigkeit und die Kraft, das Aufgenommene zu verarbeiten und sich zu eigen zu machen, am nachhaltigsten wirkte, gestaltete sich bei H. v. M., seiner genialen Begabung entsprechend, das lebenslang vorhandene tiefinnerste Bestreben, über Neues, Großes, Fremdartiges sich Rechenschaft zu geben, ein Urteil darüber zu gewinnen, Besitz davon zu ergreifen, zu fleißiger schriftstellerischer Tätigkeit aus. Man könnte nach Kenntnisnahme seiner Briefe vielleicht vermuten, daß die allerdings vorhandenen finanziellen Rücksichten die wirksamste Triebfeder zu dieser Tätigkeit waren. Dem ist aber keineswegs so. Weder diese noch ein Gefallen daran, sich vor einem Lesepublikum zu äußern, waren die den Ausschlag gebenden Gründe. Sie lagen vielmehr in der Eigenart seines Wesens, die sich durch sein ganzes Leben verfolgen läßt, nämlich über Gedanken sich dadurch ins Klare zu setzen, daß er sie niederschrieb.

Und Verdy bemerkt ähnlich:

Er hatte die Gewohnheit, auch auf anderen als historischen Gebieten das Durchdachte schriftlich niederzulegen und dies als Ausgangspunkt weiterer Kombinationen zu betrachten.

*) 1831 bis 1844, also im Alter von 31 bis 44 Jahren.

Digitized by Google

„Fachsimpeln" ist eine Lieblingsbeschäftigung des Seeoffiziers — ein Zeichen dafür, wie sehr sein Beruf den ganzen Menschen in Anspruch nimmt. Sicher kommt auch manches Gute dabei heraus, obschon oft rhetorische Talente den Sieg über ruhige Sachlichkeit davon tragen. Aber das mündlich gesprochene Wort ist niemals so durchdacht und so scharf angreifbar wie das schriftliche. Und noch eine Tatsache ist bemerkenswert, die auch Verdy andeutet: beim Schreiben stellen sich neue Gedanken ein. Gehen in der mündlichen Unterhaltung die Anregungen gewöhnlich von anderen aus, so kommen sie am Schreibtisch durch die eigene Tätigkeit. Wer es noch nicht an sich selbst erfahren hat, versuche es einmal. Er wird finden, daß eine Arbeit über ein bestimmtes Thema in der Regel länger ausfällt, als er erwartete, und zudem manchmal ein ganz anderes Gesicht bekommt.

„Keine Tätigkeit des menschlichen Verstandes ist ohne einen gewissen Reichtum von Vorstellungen möglich; diese aber werden ihm, wenigstens dem größten Teil nach, nicht angeboren, sondern erworben und machen sein Wissen aus", sagt Clausewitz. Das ist der andere Nutzen der Schriftstellerei für den Verfasser selbst: ehe er ans Schreiben geht, muß er lernen. Sie setzt ein bestimmtes Maß von Wissen voraus. Der Verfasser soll seinem Leserkreise — zum wenigsten einem Teil desselben — Neues, Interessantes, Lehrreiches oder Anregendes sagen. Aber nicht nur das — er soll es auch in interessanter Form sagen. Turmhoch über der Form steht zwar der Gedanke, und weitaus vorzuziehen ist ein gehaltvoller, aber ungeschickt geschriebener Aufsatz einem glatten nichtssagenden. Aber anzustreben ist immer, daß die Form mit dem Inhalt harmoniert, wie z. B. bei Moltke, wo sie „den Gedanken umkleidet wie das griechische Gewand die antike Statue". Niemand schätzt, wie Moltke sagt, „die dürre Steppe gründlicher Erörterung", und keiner hat nach der Lektüre das Gefühl gern, geistig in einem Leiterwagen über einen Knüppeldamm gefahren zu sein, sei auch die umgebende Landschaft noch so schön gewesen.

Das bringt uns auf den Stil. Drückt er die Persönlichkeit aus? Kann man ihn erwerben? Hören wir z. B., was Treitschke über Lessing sagt:

„Nie hat ein Schriftsteller getreuer jenes Wort erfüllt, das seltsam genug ausgesprochen ward in einer Nation, die es nicht versteht — das Wort: le stile c'est l'homme. Dramatisch bewegt wie das Leben selber strömt sie dahin, diese schmucklose, wasserklare Prosa — dem Unkundigen ein Kind der Laune, des Augenblicks, dem Tieferblickenden ein Werk vollendeter Kunst, die schwierigste aller Schreibweisen, denn unerträglich verletzend muß jeder triviale Gedanke, jede falsche Empfindung sich verraten unter dieser leichten, nichts verbergenden Hülle."

Feines Gefühl für die Muttersprache ist angeboren, muß aber auch durch Übung und Aufmerksamkeit entwickelt werden. Auch der Stil ist bildungsfähig. Das Lesen guter Bücher beeinflußt ihn ähnlich wie der Verkehr in guter Gesellschaft die Umgangsformen.

Manche unserer Dienstvorschriften früherer Jahre waren, abgesehen von ihrem Inhalt, wenig erbaulich zu lesen und unterschieden sich nicht zu ihrem Vorteil von denen der Armee, z. B dem klassisch geschriebenen Infanterieexerzierreglement. Auch in dieser Beziehung ist die Marine fortgeschritten. Es hat sich ein flüssiger, klarer Dienststil herausgebildet, dessen Unpersönlichkeit zum größten Teil durch die



Digitized by Google

Sache begründet ist. Im allgemeinen aber ist es keineswegs ein Vorwurf, wenn man — guten Stil vorausgesetzt — an der Schreibweise den Verfasser erkennen kann.

Schriftstellerische Übung kommt dem Dienst auch in anderer Weise zugute, z. B. beim Abfassen von Berichten und Befehlen. Allerdings soll damit nicht einer Berichterstattung das Wort geredet werden, deren glänzende Form unbewußt über die Bedeutung der Tatsachen hinwegtäuscht und dem Fernerstehenden ein falsches Bild gibt. Klarheit, Aufrichtigkeit und richtiges Verhältnis zwischen dem Ausdruck und seinem Gegenstand sind Haupterfordernisse eines in unserem Sinne guten Stils.

Daß die Form der Befehlserteilung von großem Einfluß auf die Ausführung ist, wird allgemein anerkannt, was Ausdruck sowohl wie Klarheit anbelangt. Die notwendige Kürze zwingt zu einer den Geist schärfenden Scheidung des Wesentlichen vom Unwesentlichen. Dasselbe ist übrigens bei der Schriftstellerei der Fall, denn der Verfasser hat immer mehr Stoff als der Redakteur unterbringen und der Leser bewältigen kann oder mag. Der Verfasser wird also Selbstverleugnung üben und von dem ihm lieb gewordenen Material manches fortlassen müssen, überhaupt sich am besten den Kindern seines Geistes möglichst objektiv gegenüberstellen und von vornherein wenigstens im Prinzip zugeben, daß sie mit einigen Mängeln ihres Erzeugers erblich belastet sein können. Dadurch wird die Aufgabe des Redakteurs wesentlich erleichtert, der seine Attribute: Blaustift, Schere und Papierkorb, ja schließlich auch nur der Not gehorchend anwendet.

Ein großer Fehler vieler Schriftsteller ist die Weitschweifigkeit ihres Ausdrucks. Die Moltke zugeschriebene Forderung, man solle jeden, auch den schwierigsten Stoff, in zwanzig Minuten leidlich erschöpfend behandeln können, ist nur bei konzentriertem Ausdruck zu erfüllen. Er selbst hat auch die Möglichkeit solcher Kürze bewiesen und z. B. die Strategie des Krieges von 1866 mit den bekannten vier Worten gekennzeichnet: Getrennt marschieren, vereint schlagen. Bei aller Knappheit war aber seine Schreibweise stets klassisch schön und dem häßlichen, nicht selten auch unklaren Telegrammstil ganz und gar unähnlich.

Wenn Zitieren nicht, wie bei den Chinesen, in ein Prunken mit Belesenheit ausartet, kann es, mit Maß und Takt angewandt, die Schreibweise recht beleben. Man kann den fremden Ausdruck dem eigenen parallel gehen lassen, man kann sich auch völlig auf das Zitat beschränken. Darin braucht keine Gedankenarmut zu liegen. Auch ein so genialer und eigenwilliger Kopf wie Bismarck hat sich zuweilen mit Shakespeares Worten ausgedrückt. Wer selbst keine Autorität ist und andere überzeugen will, wird das Zitieren anerkannter Größen gar nicht vermeiden können.

Ein gutes Mittel, die eigenen Gedanken zu erläutern oder als richtig zu beweisen, ist das Anführen von Beispielen. Clausewitz sagt z. B. von den historischen, „sie machen alles klar und haben nebenher in Erfahrungswissenschaften die beste Beweiskraft."

Ein anderes, vom Drastischen bis zum Dichterischen sich erhebendes Mittel, mehr oder weniger verwickelte Gedankengänge in kurzer, leichter Form verständlich zu machen, ist der bildliche Ausdruck. Allerdings wird bei seiner Anwendung durch Gedankenlosigkeit und Unaufmerksamkeit viel gesündigt. Die bekannte spottende Redensart vom „Zahn der Zeit, der schon so manche Träne getrocknet hat und über

Digitized by Google

den Wunden Gras wachsen läßt", klingt gar nicht so übertrieben, wenn man z. B. auf der ersten Seite einer kürzlich erschienenen, warm für eine starke Vermehrung der Armee eintretenden Broschüre liest: „Oft hat sich die Feder gesträubt, so ungeschminkt die kritische Sonde anzulegen." Es liegt auf der Hand, daß sich die Feder sträuben kann (sie sollte es z. B. bei Stilblüten tun), aber sie kann keine Sonde anlegen und ist ebensowenig wie diese jemals geschminkt. Das angeführte Beispiel zeigt, wie leicht selbst einem ernsthaften, gebildeten und schriftgewandten Menschen kleine Gedankenlosigkeiten unterlaufen.

Ein Meister im Gebrauch packender, volkstümlicher Bilder war Bismarck, wie viele seiner bekannten Aussprüche, z. B. der von den Knochen des pommerschen Musketiers, beweisen. Als Virchow einst im Parlament seinen Charakter zu verunglimpfen suchte durch den Vorwurf, Bismarck drehe das Steuerruder je nach dem Wechsel des Windes, griff dieser in seiner scharf logischen Weise das Bild sofort auf und entgegnete: „Die Kritik des Herrn Vorredners über den Wechsel unseres Verfahrens kritisiere ich lediglich mit einer einzigen Phrase, die er selbst gebraucht hat. Er hat uns vorgeworfen, wir hätten, je nachdem der Wind gewechselt hätte, auch das Steuerruder gedreht. Nun frage ich, was soll man denn, wenn man zu Schiffe fährt, anderes tun, als das Ruder nach dem Winde drehen, wenn man nicht etwa selbst Wind machen will? Das überlassen wir anderen." Eine glänzende Abfuhr in Form eines Bildes, das der Gegner unüberlegt gebraucht hatte.

Soviel über das Wie des Schreibens. Es bleibt nun noch einiges über den Seeoffizier selbst und seinen Standpunkt zur Schriftstellerei zu sagen. Vor einer bei Stubengelehrten und Bureaumenschen wohl vorkommenden Überschätzung der Druckerschwärze braucht — von eigenen Arbeiten vielleicht abgesehen – kaum gewarnt zu werden. Davor schützen den Seeoffizier schon die unumgänglichen praktischen Anforderungen seines Berufes. Im Gegenteil, mancher hat sogar einen an den alten Wrangel erinnernden Abscheu vor Tinte und Papier. Er sagt wie Faust: „Ich kann das Wort so hoch unmöglich schätzen", und kommt mit Goethe zu dem Schluß: „Im Anfang war die Tat." Ihm scheinen Schreiben und Handeln zwei miteinander unvereinbare Begriffe zu sein. Aber schon die Namen Friedrich der Große, Bismarck und Moltke widerlegen dieses Vorurteil. Und der bestehende wohltätige Zwang zu Winterarbeiten zeigt, wie man an vorgesetzter Stelle über den Wert der Fachschriftstellerei denkt.

Von denen, die persönlich wohl gern schriftstellern möchten, fällt leider der größte Teil durch Zeitmangel infolge völliger Inanspruchnahme durch den Dienst aus. Andere wieder fühlen sich durch die bei Veröffentlichung rein militärischer Dinge gebotene Rücksichtnahme beengt. Weil sie oft gerade das Wertvollste und Interessanteste verschweigen müssen, verzichten sie darauf, überhaupt etwas zu sagen. Dagegen ist anzuführen, daß es zwecklos ist, sich in dieser Weise an Unabänderlichem zu stoßen, und daß sich schließlich doch in wohlüberlegter Form mehr sagen läßt, als es zunächst den Anschein hat. Dies sorgfältige Abwägen ist zwar unbequem, hat aber auch sein Gutes. Rein persönliche Gründe müssen auch hier im Interesse der guten Sache zuweilen in den Hintergrund treten.

Bedauerlich, wenn auch wohlbegründet ist die Tatsache, daß gerade von den



Digitized by Google

älteren Seeoffizieren sich verhältnismäßig sehr wenige mit Schreiben befassen. Ihr gereifteres Urteil und ihre größere Erfahrung gehen dadurch der Sache verloren.

Eine etwa mit dem Alter zunehmende Abneigung gegen das Schriftstellern kann bei dieser Erscheinung nicht vorliegen, denn die schriftstellerische Tätigkeit der aus dem aktiven Verhältnis ausgeschiedenen Offiziere ist wieder eine ziemlich rege. Mancher hat sie sogar als neuen Beruf gewählt oder hat die Redaktion einer Zeitschrift übernommen, z. B. der „Flotte" und des „Überall". Anderen wieder bietet die wohlverdiente Muße nach mühevoller dienstlicher Tätigkeit die erwünschte Gelegenheit, mit Werken strategischen, geschichtlichen oder allgemein verständlichen Inhalts Lücken unserer Fachliteratur auszufüllen. Wieder andere, denen zum Bücherschreiben Zeit oder Lust fehlen, betätigen sich mehr oder weniger lebhaft in Zeitschriften und Tageszeitungen.

Eins darf dabei von dem einstigen Offizier zweifellos erwartet werden: daß er seine Freiheit nicht mißbraucht und den lange Jahre hindurch geübten militärischen Takt auch in das Privatleben hinübernimmt. Denn wer eine wirklich offiziermäßige Auffassung gehabt hat und nicht nur äußerlich, sondern auch im Innersten Soldat gewesen ist, der kann sein Wesen nicht mit seinem Rock wechseln.

Dazu kommt für den abgegangenen Seeoffizier die große sachliche Schwierigkeit, auf eigene Faust eine von den maßgebenden Stellen abweichende Ansicht zu verfechten. Maritime Dinge entwickeln sich außergewöhnlich schnell, und ohne enge Fühlung mit der aktiven Marine ist die Gefahr eines einseitigen oder gänzlich falschen Urteils sehr groß. Bei dem herrschenden System der Geheimhaltung reicht auch — im Gegensatz zur Armee — das Studium der Fachliteratur nicht aus, um sich auf dem laufenden zu halten.

Nicht nur der gedankentiefe Stratege, der zum Nutzen des aktiven Kameraden die höchsten Probleme der Seekriegskunst behandelt, auch der weiten Kreisen des Volkes die Kenntnis von Art und Nutzen einer starken Flotte vermittelnde Feuilletonist leistet Wertvolles und ist unentbehrlich. Die Armee hat ihre Garnisonen über das ganze Reich verteilt. Überall trifft man zweierlei Tuch. An ihren Übungen, Manövern und Einqartierungen nehmen Tausende von Zuschauern lebhaften Anteil. Die meisten Söhne des Vaterlandes haben in ihren Reihen gestanden oder werden es tun. Ganz anders die hinsichtlich ihres Personals sehr viel kleinere Marine. Sie hat eigentlich nur zwei Kriegshäfen: Kiel und das abseits von allem Verkehr liegende Wilhelmshaven. Auch dort sind aber die Schiffe selten genug. Üben sie doch meistens draußen in See. Wie viele Bewohner unserer Seeküste bekommen wohl jemals die Flotte zu sehen? Sicher nur ein kleiner Prozentsatz von ihnen.

Und mit den Binnenländern steht es natürlich noch viel schlechter. Es liegt aber Berechtigung in der hausbackenen Logik des kleinen Steuerzahlers, der sich sagt: „Ich bezahle mein Geld für die Marine. Sehen kann ich nichts von ihr. Da will ich doch wenigstens etwas von ihr hören."*) Daß im übrigen bei unserer Verfassung das Volk und seine Vertreter ein gewisses Verständnis für maritime Dinge haben müssen, ist schon früher erwähnt worden.

*) Die vom Deutschen Flottenverein veranstalteten Lichtbildervorträge ergänzen die schriftstellerische Tätigkeit in hervorragender Weise.

Digitized by Google

Die Ziele der Schriftstellerei*) können verschieden hoch gesteckt sein. Will man für alle eine gemeinsame Formel geben, so kann sie nur lauten: zu einem nützlichen Zweck gute Gedanken in ansprechender Form sagen.

Un.

*) Zur Technik des Schriftstellerns: Die Bestimmungen über literarische Veröffentlichungen der Offiziere und Beamten finden sich in den Allerhöchsten Kabinettsordres vom 16. Oktober 1899, vom 2. März 1901, vom 17. Mai 1902 und in den Bestimmungen des Staatssekretärs des Reichsmarineamts (Marineverordnungsblätter von 1901 Seite 147, von 1904 Seite 372. Zusätze enthalten die Marineverordnungsblätter von 1905 Seite 381, von 1907 Seite 10 und 328, von 1909 Seite 193).

Das Manuskript ist möglichst deutlich, am besten mit der Schreibmaschine anzufertigen. Um die Arbeit des Setzers zu erleichtern und zu beschleunigen, sind die Bogen nur auf der Vorderseite zu beschreiben. Lose, numerierte Bogen gestatten die gleichzeitige Beschäftigung mehrerer Setzer. Will man den gedruckten Umfang eines Manuskripts abschätzen, so vergleicht man die Silbenzahlen einer geschriebenen und einer gedruckten Seite.

## Berichtigung.

In dem Aufsatz von Dr. Maurer: „Die Peilscheibenmethode von E. Baroni" — „Marine Rundschau" 1912 — ist die Abbildung auf S. 1605 als Abbildung 2, jene auf S. 1608 als Abbildung 1 zu bezeichnen.

Digitized by Google

# Rundschau in allen Marinen.

## Jahresübersicht 1912.

### Deutschland.

Wenn Deutschland auch seit 1871 eine absolut friedliche Politik trieb und seine Regierung auch heute noch auf dem Standpunkte steht, diesen Frieden nach Kräften zu erhalten, so wiesen dennoch bis in die jüngste Zeit hinein kritische Ereignisse und kritische Tage auf die Wahrheit des alten Wortes hin: Si vis pacem, para bellum. Und so hat das verflossene Jahr erneut eine Stärkung unserer Wehr und Waffen von der großen Opferwilligkeit des deutschen Volkes gefordert, um Frieden und Existenz des Deutschen Reiches zu erhalten. Mit schöner Einmütigkeit haben die Vertreter des Volkes im Reichstag diese Vermehrung unserer Heeres- und Flottenrüstung gutgeheißen und damit dem Auslande den festen Willen kundgetan, das deutsche Schwert scharf zu halten.

Der Schwerpunkt für die Erhöhung der Schlagfertigkeit der Flotte lag in der Bewilligung des III. Geschwaders für die Hochseeflotte, und die erste Hälfte desselben, die 5. Division, ist bereits zusammengetreten. Sie besteht zunächst noch aus Schiffen von verschiedener Kampfkraft („Kaiser", „Friedrich der Große", „Elsaß" und „Braunschweig"), die Marineverwaltung ist jedoch von dem Grundsatze ausgegangen, daß auch verschiedenartige Linienschiffe berufen sein können, einen guten Grundstock für die Bildung des dritten vollwertigen Geschwaders zu bilden, und daß aus dem Grunde auch auf eine größere Materialreserve vorläufig verzichtet werden kann.

Im übrigen ist planmäßig an der Durchführung der früheren Flottengesetze weitergearbeitet worden, und es sind im Jahre 1912 nicht weniger als acht Schiffsneubauten abgenommen und der Flotte zugeführt worden. Es waren dies die drei Linienschiffe „Oldenburg", „Kaiser" und „Friedrich der Große", der Schlachtkreuzer „Goeben" und die vier Kleinen Kreuzer „Breslau", „Magdeburg", „Straßburg" und „Stralsund". Daneben hat eine Anzahl von Torpedo- und Unterseebooten seine Probefahrten erledigt und in Dienst gestellt. Zur Abnahme im kommenden Jahr werden vorbereitet die Linienschiffe „König Albert", „Prinzregent Luitpold" und „Kaiserin", der Linienschiffskreuzer „Seydlitz" und die Kleinen Kreuzer „Rostock" und „Karlsruhe" neben einer entsprechend großen Zahl von Torpedo- und Unterseebootsneubauten.

Aus der Liste der Kriegschiffe wurden gestrichen der seinerzeit schnellste Aviso der deutschen Flotte „Greif", ferner die kleinen Auslandskreuzer „Falke", „Bussard" und „Sperber".

Die Hochseeflotte erfuhr eine wesentliche Verstärkung durch Ausschaltung der Panzerschiffe der Vor-Dreadnought-Periode aus dem I. Geschwader, welches nun völlig aus modernen Linienschiffen großen Deplacements besteht, und den Zuwachs von Panzerkreuzern, von denen sie nunmehr eine Division von vier sogenannten Linienschiffskreuzern besitzt, die dem Befehlshaber der Aufklärungsschiffe untersteht. Eine weitere Vermehrung der Aufklärungsschiffe bedingte die Einstellung eines dritten Admirals in ihren Verband. — Die gemeinsamen Flottenübungen schlossen auch in diesem Jahre mit einer Parade und einem Herbstmanöver vor Seiner Majestät dem Kaiser ab, welche in der Nordsee abgehalten wurden.

Aus den Schul- und Versuchsschiffen ist unter dem Namen „Lehrgeschwader" auch in diesem Jahre ein Verband gebildet worden, der unter Führung des

Digitized by Google

Inspekteurs des Torpedowesens im Frühjahr mehrere Wochen lang übte. In Erkennung des hohen Wertes solcher Übungen ist auch hier ein Fortschritt in der Weise zu verzeichnen, daß das Lehrgeschwader in diesem Jahr zum erstenmal noch eine zweite Übungsperiode durchzumachen hatte. Es war für die Zeit vom 15. Dezember bis Weihnachten in der Ostsee zusammengezogen.

Für die Unterseebootsflottillen wurde ein besonderer Begleitkreuzer, die „Hamburg", eingestellt.

Die politischen Verhältnisse auf dem Balkan machten einen ausgedehnteren Schutz der deutschen Interessen in der Levante notwendig, und es wurde daher eine Mittelmeer-Division gebildet aus Schulschiffen und Kleinen Kreuzern, die gerade im Mittelmeer auf Station waren, verstärkt durch einen Großen und einen Kleinen Kreuzer aus dem Verbande der heimischen Flotte. Dem Zweiten Admiral des I. Geschwaders wurde dieser neue Verband unterstellt und zu seiner Stellvertretung ein Kommodore zur Hochseeflotte kommandiert. Die Schiffe sind auf die verschiedenen türkischen Häfen verteilt, haben in Konstantinopel auch vorübergehend Mannschaften zum Schutze der deutschen Botschaft gelandet, sonst aber Anlaß zum Einschreiten bisher nicht gehabt.

Die Flugstation bei Putzig ist um mehrere Fahrzeuge vermehrt worden. Mit der Abnahme des Zeppelin-Luftschiffes „L 1" ist der Anfang einer Luftflotte für die Marine gemacht worden.

Der Bestand an Auslandschiffen ist der gleiche wie im Vorjahre geblieben. Die Schiffe hatten sowohl in Ostasien wie an der westafrikanischen Küste (Liberia) Veranlassung, gelegentlich von Revolutionen für den Schutz der Deutschen in jenen Gegenden zu sorgen. Auch nach Veracruz (Mexiko) mußte aus gleichem Grunde auf kurze Zeit ein Schiff gesandt werden, brauchte aber nicht mehr in Aktion zu treten.

Unser Pachtgebiet in Kiautschou hat sich fernerhin gut entwickelt. Erfreulicherweise ist auch der Handelsverkehr mit China unter dem neuen Regime in weiterem Steigen begriffen, und verschiedentliche chinesische Kommissionen haben Besichtigungen der deutschen Anlagen in Tsingtau vorgenommen, die dann größere Aufträge von deutschem Material nach sich zogen. Da es gelang, trotz der Wirren in China unser Pachtgebiet in absoluter Ruhe zu halten, haben sich eine große Anzahl reicher Chinesen in ihm angesiedelt und beabsichtigen nunmehr, von Kiautschou aus ihre Geschäfte fortzuführen. — Die Einnahmen Kiautschous decken jetzt die Kosten der Zivilverwaltung.

Verluste an Menschen durch Unglücksfälle, wie sie bei den Fährnissen der Seefahrt und dem oft gefahrvollen Dienst an Bord der Kriegschiffe sowie den tückischen Angriffen tropischer Klimakrankheiten stets unvermeidlich bleiben werden, sind der Marine auch in diesem Jahr nicht erspart geblieben. Bei einem Unfall gelegentlich einer Sprengung ließen ein Kapitänleutnant, ein Unteroffizier und ein Mann ihr junges Leben, ein Offizier und ein Mann wurden schwer verletzt, ferner starben zwei Offiziere und mehrere Mann durch Ertrinken; weitere Offiziere, Sanitätsoffiziere und Mannschaften erlagen Krankheiten auf Auslandstationen, Verbrühungen oder Verletzungen.

Die Marine und mit ihr das Vaterland gedenkt dankbar jener im Dienst für des Reiches Wehr und ihrem Kaiser getreu bis in den Tod Gebliebenen.

Mit Stolz und Genugtuung darf die Marine auf das letzte arbeitsreiche Jahr zurückblicken in dem Bewußtsein, daß sie ihr Scherflein beitragen durfte zur Erhaltung einer scharfen, kampfbereiten Waffe und damit zur Erhaltung des den deutschen Landen so erwünschten Friedens.

T. T.

Digitized by Google

## England.

Allgemeines. Das vergangene Jahr sah zweimal die Kriegsfackel brennen, und noch ist es ungewiß, ob der Brand auf dem Balkan auf seinen Herd beschränkt bleiben wird. Wie alle Großmächte, so ist auch England infolge seiner alten großen Mittelmeerinteressen an dem Ausgange des Krieges und der Regelung der Balkanfrage stark interessiert. Offensichtlich ist das allseitige Bestreben der beteiligten Großmächte, ein Umsichgreifen des Balkankrieges zu verhindern. In England hat sich die der Regierung nahestehende und auch die unabhängige Presse loyal in den Dienst dieser Aufgabe gestellt. Trotzdem hat die englische Admiralität der Unsicherheit der politischen Lage durch weitgehende Vorsichtsmaßregeln Rechnung getragen, die im Dezemberheft besprochen worden sind, und damit nur den heute mehr als früher geltenden Grundsatz durchgeführt, daß „bereit sein alles ist". Der italienisch-türkische Krieg brachte die Dreibundmacht Italien in den Besitz von Tripolis und der Cyrenaika und machte es dadurch zu Englands Nachbarn in Ägypten. Die englische Staatskunst trug auch hierbei sofort den veränderten Verhältnissen Rechnung, indem sie die Bucht von Solum als englisch-ägyptischen Besitz erklärte und sich so ein unmittelbares Gegengewicht gegen Tobruk sicherte für den Fall, daß dieses als italienischer Flottenstützpunkt ausgebaut werden sollte.

In den deutsch-englischen Beziehungen ist namentlich in den letzten Monaten, also gerade in einer kritischen Zeit, eine entschiedene Besserung deutlich zu bemerken und auch von den beiden Regierungen öffentlich betont worden. Während der Balkankrise haben bisher beide Regierungen in ständiger enger Fühlungnahme gestanden, beide bestrebt, den Frieden für Europa zu wahren. Der Besuch Lord Haldanes vor Einbringung der deutschen Wehrvorlagen, an den von den Anhängern einer Rüstungsbeschränkung phantastische Hoffnungen geknüpft wurden, hat diese Hoffnungen freilich nicht erfüllen können, und dies um so weniger, als Deutschland, wie immer wieder betont werden muß, seine Rüstungen nicht gegen eine bestimmte Macht richtet, sondern damit nur seinen gesteigerten See- und Wirtschaftsinteressen und seiner Stellung als Großmacht Rechnung trägt. Dieses unbeirrte Fortschreiten auf dem einmal als richtig erkannten Wege hat auch seine Wirkung auf die Einsichtigen in England nicht verfehlt, und im Gegensatz zu früher mehren sich die Stimmen erheblich, die Deutschland unbedingt das Recht zugestehen, sich eine Flotte zu bauen, wie es selbst sie für notwendig erachtet.

Eine Verbreitung dieser Erkenntnis wird den deutsch-englischen Beziehungen sehr zugute kommen.

In dem Ententeverhältnis zu Frankreich ist keine erkennbare Änderung eingetreten. Die gelegentlich der Einbringung der deutschen Wehrvorlagen viel erörterte Frage über die Zweckmäßigkeit der Umwandlung der Entente in ein Bündnis ist verstummt, seit nach Bewilligung der deutschen Wehrvorlagen eine ruhigere Beurteilung der militärischen Lage Englands Platz gegriffen hat.

Eifrig bemüht ist die englische Presse, das freundschaftliche Verhältnis zu Rußland trotz der Schwierigkeiten, die die Behandlung der persischen Frage verursacht, aufrechtzuerhalten. Gegen die Haltung Rußlands in der Balkanfrage sind allerdings in der letzten Zeit Stimmen laut geworden, die im Interesse des europäischen Friedens ein deutliches Farbebekennen Rußlands fordern.

Der große Jubel, mit dem in England der sehr allgemein gehaltene Schiedsvertrag mit den Vereinigten Staaten begrüßt wurde, ist verklungen, nachdem die Behandlung der Frage der Panamakanalgebühren durch Amerika zu diplomatischem Einspruch Englands geführt hatte, ohne daß bisher die Regierung der Vereinigten Staaten eine entgegenkommende Haltung gezeigt hat.

Digitized by Google

Das Wirtschaftsleben Englands wurde durch die großen Streiks des letzten Jahres manchen Erschütterungen ausgesetzt. Die Zukunft muß lehren, ob die Nachgiebigkeit der Regierung gegen die Bergarbeiter durch gesetzliche Festlegung des Mindestlohnes eine zweckmäßige Maßnahme gewesen ist.

— Marinepolitik. Der Etat des Jahres 1912/13 mit 899,34 Mill. ℳ war anfangs um 6,27 Mill. ℳ niedriger als der des Vorjahres, wurde dann aber durch den Nachtragsetat um 20 Mill. ℳ erhöht, so daß er um 14 Mill. ℳ den Etat 1911/12 übertraf. Das Bauprogramm umfaßt 4 (5) große gepanzerte Schiffe, 8 (4) leicht gepanzerte Kleine Kreuzer, 20 (20) Zerstörer, eine Anzahl von Hilfsfahrzeugen und eine Summe von 10,66 Mill. ℳ zum Bau von Unterseebooten (6 Unterseeboote). Die in Klammern beigefügten Zahlen geben die entsprechenden Zahlen des Vorjahres an.

Die heiß umstrittene Frage nach dem Maßstab für den Ausbau der Seestreitkräfte ist von der Regierung vorläufig dahin beantwortet worden, daß als zeitweiliger Grundsatz gelten solle: 60 Prozent Überlegenheit in Schiffen des „Dreadnought"-Typs über die deutsche Flotte. Mit dem fortschreitenden Veralten der Schiffe der Vor-Dreadnought-Periode müsse die Überlegenheit über 60 Prozent hinaus gesteigert werden. Der alte Two power-standard ist also aufgegeben, aber seine Aufgabe bringt keine Verringerung der englischen Überlegenheit, sondern im Gegenteil eine Steigerung. Dasselbe bedeutet der Entschluß der Admiralität, für jedes neue deutsche Schiff der letzten Wehrvorlagen zwei englische auf Stapel zu legen.

Die Persönlichkeit Mr. Churchills hat der Marinepolitik des letzten Jahres ihren Stempel aufgedrückt. Seit der Zeit, in der Admiral Lord Fisher an der Spitze der Admiralität stand, sind nie in einem Jahre so zahlreiche und bedeutsame Organisationsänderungen eingeleitet worden wie im Jahre 1912, das für die Entwicklung und Ausgestaltung der englischen Seemacht von besonderer Bedeutung ist. Die meisten Maßnahmen waren von dem Gedanken geleitet: Erhöhung der Schlagfertigkeit und Konzentration der Seestreitkräfte in den heimischen Gewässern. Wenn auch derartig einschneidende Änderungen und Neuorganisationen einer gewissen Zeit zur Durchführung bedürfen, ehe die beabsichtigten Vorteile deutlich in Erscheinung treten und die nicht zu vermeidenden Kinderkrankheiten überwunden sind, so ist doch schon jetzt unverkennbar, daß die meisten Maßnahmen entschieden zur Hebung der Schlagfertigkeit beigetragen haben. Hier sollen nur die wichtigsten Änderungen kurz wiedergegeben werden.

1. Die Verlegung des Mittelmeergeschwaders (IV. Geschwader) nach Gibraltar, der Atlantischen Flotte in die Heimat. Die Neueinteilung der Seestreitkräfte in I. Flotte (4 voll bemannte Geschwader zu je 8 Schiffen), II. Flotte (2 Geschwader mit starker Stammbesatzung), III. Flotte (2 Geschwader mit geringer Stammbesatzung). Zur Zeit fehlen noch am Bestande der I. Flotte 4 Linienschiffe, bei der II. Flotte 8 Linienschiffe, bei der III. Flotte 1 Linienschiff. Gleichzeitig wurden die Kreuzergeschwader neu eingeteilt, ebenso die Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen, und erhielten zum Teil neue Stationshäfen in der Weise, daß nunmehr das Gros der leichten Streitkräfte an der Ostküste stationiert ist.

2. Schaffung des Naval War Staff.

3. Neuverteilung der Seestreitkräfte für das Mittelmeer.

4. Rückkehr zum System der „fortlaufenden Indiensthaltung" (continuous commission).

5. Zulassung von Deckoffizieren und Unteroffizieren zur Offizierlaufbahn.

6. Neue Geschäftsverteilung der Admiralität.

Digitized by Google

7. Gründung des Royal Flying Corps.
8. Neuregelung der Disziplinarbestrafung.
9. Aufbesserungen der Besoldungsverhältnisse.

— Kolonialmarinen. Von überraschend schnell wachsender Bedeutung für die englische Machtstellung scheint die Stellung der Tochterländer zur Frage der gemeinsamen Reichsverteidigung zu werden. Der Zusammenschluß mit dem Mutterlande hat in den letzten Monaten eine bedeutende Kräftigung erfahren, und es ist keine Frage, daß in der Bereitwilligkeit sämtlicher Dominions, an der Reichsverteidigung mehr als bisher mitzuhelfen, eine entschiedene Entlastung des Mutterlandes und eine starke moralische Wirkung liegt. Dem Beispiel von Neuseeland, das seinen Schlachtkreuzer „New Zealand" der englischen Admiralität zur Verfügung stellte, folgten die Vereinigten malaiischen Staaten mit dem Geschenk eines „Dreadnoughts". Die kanadische Regierung sieht in dem eingebrachten Gesetzentwurf zunächst die sofortige Beisteuer von 142,8 Mill. ℳ für 3 „Dreadnoughts" größten Typs vor. Die Bewilligung durch das kanadische Parlament steht allerdings noch aus. Die Beteiligung Indiens, die den indischen Fürsten von der englischen Presse sehr deutlich nahegelegt wird, ist noch ungewiß. Australien hält nach wie vor an dem Bau einer eigenen Marine fest und macht energische Anstrengungen zur Durchführung seines Flottenbauplanes. Auch die südafrikanische Union scheint viel früher an der Seeverteidigung des Reiches sich beteiligen zu wollen (durch den Bau von Handelsschutzkreuzern), als man bisher annehmen mußte.

Alles in allem kann die englische Marine auf das verflossene Jahr als ein besonders bedeutungsvolles und erfolgreiches zurückblicken und kann mit dem ruhigen Vertrauen in die Zukunft sehen, daß das englische Reich fest und unerschüttert dasteht.

— Veränderungen im Schiffsbestande. Fertigstellungen und Stapelläufe siehe Liste Seite 75. In der Fertigstellung der Neubauten sind zum Teil erhebliche Bauverzögerungen vorgekommen. Die Zerstörer, wie im Vorjahr 20 an der Zahl, wurden im März (16) und Juni (4) vergeben, also viel früher als im letzten Jahre, und sollen Ende Sommer 1913 fertig sein.

Von den Unterseebooten sind die ersten der „E"-Klasse vom Stapel gelaufen, die übrigen stehen dicht vor ihrer Fertigstellung.

Einen grundlegenden Wechsel der Schiffstypen hat das vergangene Jahr nicht gebracht. Die Deplacementssteigerung hält bei allen Schiffstypen an. Die neuesten Linienschiffe nähern sich bereits dem 30 000 t-Deplacement. Ein neuer Typ „leicht gepanzerter Kleiner Kreuzer" von 4000 bis 5000 t Deplacement ist eigens für Zwecke der Zerstörerabwehr und des Handelsschutzes im Bau.

— Personal. Auffallend zahlreich waren die Personalveränderungen in den oberen Kommandostellen, u. a. wurden die wichtigen Posten des Ersten und Zweiten Seelords zweimal neu besetzt. Neu geschaffen wurden die Stellen eines Befehlshabers der Torpedoboote (commodore T) und die des Admiral of Patrols.

Die wenig günstigen Erfahrungen mit dem new system der Offiziersausbildung haben zur Einberufung eines Prüfungsausschusses für diese Frage geführt. Eine auffallend große Zahl jüngerer Offiziere hat in diesem Jahr den Abschied genommen, eine Tatsache, die von der Presse auf die Unzufriedenheit der Offiziere mit diesem System und die Bevorzugung der Anhänger des Fisherschen Systems zurückgeführt wird. An jüngeren Offizieren herrscht zur Zeit großer Mangel, dem die Admiralität durch Zulassung von Deck- und Unteroffizieren zur Offizierlaufbahn und frühere Beförderung der Fähnriche sowie die bereits früher einmal

Digitized by Google

angewandte Übernahme von Offizieren der Handelsmarine abzuhelfen sucht. Eine vermehrte Einstellung von Kadetten würde die ohnehin schon schlechter gewordenen Beförderungsaussichten noch mehr verschlechtern. Zum Schlusse des Jahres hat die Admiralität eine nicht unerhebliche Aufbesserung der Löhnung in den unteren Dienstgraden vorgenommen, während die Erhöhung der Leutnantsgehälter nur unbedeutend ist.

Neu geregelt ist die Disziplinarbestrafung und Beschwerdeordnung für die unteren Dienstgrade.

Die Personalvermehrung nach dem Etat 1912/13 betrug 2000 Köpfe. Das Jahr begann mit einem Fehlbetrag von 2000 Köpfen, der durch besonders zahlreiche Rekruteneinstellungen — etwa dreimal so viel wie im Vorjahre — mehr als gedeckt wurde.

— Tätigkeit der schwimmenden Streitkräfte. Die Dislokationsveränderungen sind unter „Marinepolitik" besprochen. Die Übungen der Schiffe und Verbände fanden in der üblichen Weise statt, nur während des Kohlenarbeiterstreiks wurden sie teilweise eingeschränkt. Im Juni hielt der König eine Flottenschau über die I. Flotte ab; an der Flottenschau im Juli vor Beginn der Sommermanöver nahmen zahlreiche Parlamentsmitglieder teil. Übungen der Minenkreuzer und Minensuchboote wurden das ganze Jahr hindurch vorgenommen. Unter dem Befehl des Admiral of Patrols fanden ausgedehnte Übungen der gesamten Torpedoboots- und Unterseebootstreitkräfte an der Ostküste statt.

Auf taktischem Gebiet befaßte man sich mit Übergängen aus Marsch- in Gefechtsformationen, Aufstellung und Zusammenwirken schneller Verbände mit dem Gros, Operieren auf die Queue oder Spitze des Gegners, mit Blockadeübungen und der Darstellung von Landungsversuchen bei überraschendem Einbruch. In den Gefechtsübungen bildete der Kampf einer unterlegenen Flotte gegen eine weit stärkere fast die Regel.

Von Unfällen sind, abgesehen von leichteren Torpedobootzusammenstößen, zu erwähnen: Verlust der Unterseeboote „A3" und „B2" und des Wachtschiffes „Waterwitch" in Singapore durch Zusammenstoß mit Handelsschiffen, Zusammenstöße zwischen: Linienschiffen „Commonwealth" und „Africa", „Hindustan" und „Zealandia", „Revenge" und „Orion", „Centurion" mit Handelsdampfer „Derna", „Majestic" mit „Victorious", Panzerkreuzer „Cochrane" mit schwimmendem Wrack (?), Unterseeboote „B9" mit Handelsdampfer, „C8" mit „C10", Minenleger „Intrepid" mit Schwimmdock im Medway, Auflaufen zweier Unterseeboote im Firth of Forth und den Pentland Skerries, schwere Maschinenhavarie der Kreuzer „Dartmouth", „Prometheus" und „Torch", Bunkerexplosion auf „Southampton". Geschützunfälle auf „King Edward VII." (Herausschleudern eines 30,5 cm-Verschlusses beim Schuß), vorzeitige Explosion einer Granate auf Zerstörer „Acorn", Platzen eines 34,3 cm-Geschützes auf dem Schießplatz in Shoeburyneß. Bei sämtlichen Geschützunfällen waren Verluste an Menschenleben zu beklagen.

— Artillerie. Die wesentlichste Neuerung ist die Wiedereinführung der Mittelartillerie, welche die auf Stapel gelegten Schiffe in gepanzerter Mittschiffskasematte auf Oberdeck erhalten. Die schwere Artillerie wird dafür, wenn die neuesten Nachrichten zutreffen, auf diesen Schiffen auf 8 Geschütze schwersten Kalibers beschränkt. Ein 38 cm- oder 40 cm-Geschütz befindet sich in Erprobung. Über seine etwaige Einführung auf den neuesten Schiffen ist amtlich noch nichts veröffentlicht. Ein neues, verbessertes 34,3 cm-Geschütz ist auf den Schiffen der „King George"-Klasse zur Einführung gelangt. Die Entfernungsmeßapparate der neuesten Schiffe haben bedeutend vergrößerte Abmessungen erhalten. Der firing director

Digitized by Google

von Sir Percy Scott ist eingehend erprobt worden. Infolge der überaus günstigen Ergebnisse ist mit seiner allgemeinen Einführung zu rechnen. Bei den Schießübungen ist das Bestreben nach Kriegsmäßigkeit weiter deutlich zu bemerken. Namentlich verdient das häufige Schießen bei schlechtem Wetter besondere Beachtung. Die Lage der Feuerleitungsstationen ist mit Rücksicht auf die schlechten Erfahrungen auf „Lion" und „Orion" verbessert worden. Der Hauptleitstand bleibt nach wie vor im Mars.

— Funkentelegraphie. Der Gesetzentwurf für den Ausbau des Weltnetzes hat noch nicht die Genehmigung des Parlaments gefunden, da diesem die Bedingungen für Marconi zu günstig erschienen. Von vielen Seiten wird die Einführung des Poulsen-Systems wegen der damit in letzter Zeit erzielten großen Reichweiten und der Schnelligkeit der Signalübermittlung gefordert. Die Flugzeuge wurden mit FT ausgerüstet. Planmäßige FT-Übungen zwischen Kriegs- und Handelsschiffen finden jetzt täglich statt, um für den Ernstfall einen zuverlässigen FT-Verkehr sicherzustellen.

— Flugwesen. Besonders bedeutsam ist die in großzügiger Weise erfolgte schnelle und erfolgreiche Entwicklung des Flugwesens, namentlich der Wasserflugzeuge. Zahlreiche Offiziere haben das Fliegen erlernt. Ein besonderes Fliegerkorps ist geschaffen, eine große staatliche Flugzeugfabrik errichtet worden. Eine Reihe von Flugzeugstationen sind an der Ostküste eingerichtet. Man kann schon jetzt sagen, daß infolge der großen Anstrengungen der Vorsprung anderer Nationen wenigstens auf dem Gebiet des Wasserflugwesens mindestens eingeholt ist. Auch dem Luftschiffbau wird jetzt größere Aufmerksamkeit geschenkt. Ein etwa 10 000 cbm großes Marineluftschiff ist im Bau. Ein Parseval ist in Deutschland, ein Astra-Torres-Lenkluftschiff in Frankreich in Auftrag gegeben.

— Häfen, Werften. Der Ausbau von Rosyth ist so schnell vorgeschritten, daß er bereits Ende 1913 größtenteils fertig sein wird. Das ursprünglich für Portsmouth vorgesehene 20 000 t große schwimmende Kohlendepot wird dorthin verlegt. Große Kohlendepots an Land sind fertiggestellt. Ein drittes Trockendock für „Dreadnoughts" ist im Bau. In Portsmouth wird ebenfalls ein Dock für „Dreadnoughts" vergrößert. Zwei neue große Schwimmdocks von 40 000 t Hebekraft sind fertiggestellt und im Medway und in Portsmouth stationiert worden. Ein 1200 t-Schwimmdock für Unterseeboote ist nach Sheerneß verlegt. Der Hafen von Cork (Irland) wird ausgebaut. In Cork (Haulbowline) und Pembroke (Milfordhaven) sollen Teile der III. Flotte stationiert werden. In allen Hauptkriegshäfen sind und werden mit großem Kostenaufwand Vorrichtungen zum schnellen Ölnehmen für Schiffe und Boote geschaffen, ebenfalls sind große Kohlenbestände aufgestapelt worden, um Kohlenmangel infolge Streiks vorzubeugen. Die Schließung der westlichen Hafeneinfahrt von Dover ist beabsichtigt. Anscheinend sollen neue Stützpunkte für leichte Streitkräfte auf den Orkneys geschaffen werden. Auf allen Werften herrscht erhöhte Tätigkeit, vielfach unter Zuhilfenahme von Nachtschichten, um den zahlreichen Bauaufträgen gerecht zu werden und weitere Bauverzögerungen zu vermeiden. In letzter Zeit hat sich indessen ein Mangel an Schiffbauarbeitern sehr fühlbar gemacht.

— Heerwesen. Nach dem Heeresbudget für 1912/13 wurde die Kopfstärke der Armee in der Heimat und in den Kolonien (außer Indien) auf 186600 Mann festgesetzt. Gesamtausgaben 568,14 Mill. M.

Sa.

Digitized by Google

## Vereinigte Staaten von Amerika.

Wer die Fachzeitschriften eines republikanisch organisierten Staatswesens zur Hand nimmt, wird finden, daß, so sehr auch politisch an der Souveränität des Volkes festgehalten wird, die militärischen Kreise doch immer für ihren Sonderbereich einer ganz undemokratischen Organisation mit möglichst kräftiger Spitze das Wort reden. Denn der Soldat, und vielleicht noch mehr der Seemann, sieht ein, daß nur ein Wille die Massen an den Gegner führen, nur ein Wille dem Schiff den Kurs auf den Feind geben kann. Straffheit der Organisation und starke Disziplin sind Vorbedingungen, ohne die im Kriege nicht auszukommen ist. In der Marine spielt auch das Material eine wesentliche Rolle. Die höchstentwickelte Technik kann dem Seeoffizier nicht das geben, was er zum Kampfe braucht, wenn er nicht selber der Technik die Wege gewiesen hat. Das beste Schwert nützt dem Krieger nichts, wenn sein Arm es nicht handhaben kann, wenn man ihn nicht zu Rate zog, ehe man es schmiedete.

Der Staatssekretär der amerikanischen Marine Meyer hat das alles wie kaum einer seiner in schnellem Wechsel sich ablösenden Vorgänger klar erkannt. Er fühlte mit den Offizieren und Mannschaften. Er verstand es als geschickter Anwalt ihrer Bedürfnisse, diese einem besonders in der letzten Hälfte seiner Amtszeit militärischen Anträgen immer weniger geneigten Kongreß gegenüber mit Wärme und Erfolg zu verfechten. Der militärische Standpunkt des Staatssekretärs trat besonders klar zu Tage in der Art, wie er sich über die Staatswerften aussprach. Eine Staatswerft dürfe kein kaufmännisches Unternehmen sein. Entscheidend für die Leitung sei das militärische Bedürfnis, hinter dem kaufmännische Zweckmäßigkeitsfragen zurückzustehen hätten und nur insoweit berücksichtigt werden dürften, als sie die Schlagfertigkeit der Flotte und die Kriegsbereitschaft der Werften selbst nicht hemmten.

So wird die amerikanische Marine ihren Staatssekretär, wenn am 4. März der neue Präsident sein neues Kabinett bildet, nur ungern scheiden sehen. Aber auch die Kongreßmitglieder werden dem arbeitskräftigen, energischen und zielbewußten Manne, wenn sie ihm auch, zumal in dem verflossenen Jahr, eine Reihe zum Teil wichtiger Forderungen nicht bewilligt haben, ein ehrendes Andenken bewahren; denn Tatkraft, Zielbewußtheit und Leistungen hat der Amerikaner von je anerkannt.

Die Vorbereitungen für die im November 1912 vollzogene Präsidentenwahl, die sich mit ihren Agitationen, Wahlreden und Wahlkämpfen über das ganze verflossene Jahr hinzogen, haben, wie vorauszusehen war, auf eine ruhige Weiterentwicklung aller schwebenden Fragen einen ungünstigen Einfluß ausgeübt. Nicht nur waren im ganzen Lande die Parteileidenschaften entfesselt, alle Kreise wurden von den innerpolitischen Kämpfen so in Anspruch genommen, daß ein großer Teil des Interesses, das sich sonst den Staatsgeschäften zugewandt hätte, von den Wahlkämpfen absorbiert wurde. So kam es, daß selbst der Etat bei Beginn des neuen Rechnungsjahres, am 1. Juli 1912, nicht einmal von den gesetzgebenden Körperschaften genehmigt war und die Staatsmaschine noch einige Monate nach einem in Eile vorläufig aufgestellten Hilfsbudget weiterlaufen mußte. Für die Marine war die Verzögerung insofern von Nachteil, als die für das Rechnungsjahr 1912/1913 bewilligten Neubauten erst dementsprechend später vergeben werden konnten.

Die Dislokation der Seestreitkräfte hat sich im vergangenen Jahre, ebenso wie das Ausbildungsprogramm der verschiedenen Flotten, gegen das Vorjahr nur unwesentlich verändert. Der Zuwachs der Flotte im Jahre 1912 ergibt sich aus der Liste S. 76.

Durch den Hinzutritt der beiden neuen Linienschiffe „Wyoming“ und „Arkansas“ zu der Atlantischen Flotte ist erreicht worden, daß diese Flotte nun in der

Digitized by Google

„Connecticut" beziehungsweise „Utah" ein eigenes Flottenflaggschiff erhielt. Gleichzeitig damit wurde der Flottenchef von seiner Stellung als Chef der 1. Division entbunden, mit deren Führung ein besonders hierzu ernannter Kontreadmiral beauftragt wurde.

Eine wesentliche Verstärkung erhielt die amerikanische Marine durch die Bildung einer Atlantischen und einer Pazifischen Reserveflotte, die unter je einem Admiral als Chef den Stamm bilden sollen für einen im Kriege sofort zu aktivierenden Verband. Die Schiffe der beiden Reserveflotten sind in Dienst mit Stammbesatzung, bestehend aus dem Kommandanten, dem 1. Offizier, 3 Wachoffizieren, 1 Arzt und 1 Zahlmeister, ferner aus $^1/_4$ des seemännischen und $^1/_3$ des technischen Personals. Die Schiffe sollen so klar gehalten werden, daß sie 48 Stunden nach erhaltenem Befehl see- und gefechtsklar sind. Zu Übungsfahrten füllen die Schiffe, die in See gehen, ihr Personal auf. Heimathafen für die Atlantische Flotte ist Philadelphia, für die Pazifische Flotte der Puget Sound. Die Atlantische Flotte wurde am 1. Mai zunächst aus 5 Linienschiffen und 3 Kleinen Kreuzern formiert. Nach und nach soll die Zahl der Schiffe bis auf 17 anwachsen.

Die Einteilung und Organisation der Torpedobootsverbände wurde im Jahre 1912 neu geregelt und dadurch die Kriegsbereitschaft der Torpedoboote gesteigert.

Im Auslande waren Kriegschiffe der amerikanischen Marine im vergangenen Jahre an verschiedenen Stellen tätig. Die Unruhen in China ließen es notwendig erscheinen, Teile der Ostasiatischen Flotte zum Schutze der Amerikaner zu verwenden. Auch blieb der mit den ostasiatischen Verhältnissen vertraute Flottenchef noch über seine Amtsdauer hinaus im Fernen Osten, bis der Nachfolger die genügende Fühlung und Vertrautheit gewonnen hatte. In Cuba zwangen Aufstände zur Überführung größerer Truppenverbände und zur Stationierung verschiedener Schiffe der Atlantischen Flotte in den Gewässern von Guantanamo. Endlich ließ der Balkankrieg die Entsendung zweier Panzerkreuzer nach dem Ägäischen Meer zum Schutze der Amerikaner in Konstantinopel und Kleinasien ratsam erscheinen.

Zur Hebung des Verständnisses für die Marine haben im Herbst des Jahres 1912 ebenso wie in dem Jahre vorher abermals Paraden der einzelnen Flotten stattgefunden.

Die Personnel Bill ist auch im Jahre 1912 von den gesetzgebenden Körperschaften noch nicht angenommen worden und wird deshalb während der kommenden Session in etwas veränderter Form abermals zur Vorlage gelangen. Damit ist auch die Verschmelzung der Zahlmeister und Schiffbaukonstrukteure mit den Seeoffizieren, die vom Staatssekretär aus Gründen der Gleichstellung befürwortet wurde, noch nicht Tatsache geworden.

Während das Gesetz über die Schaffung der Admirals- und Vizeadmiralstellen im Senat zwar eine Mehrheit fand, wurde es vom Repräsentantenhaus trotz ihrer sehr einleuchtenden klaren Begründung abermals abgelehnt. An Admiralen hat die amerikanische Marine im vergangenen Jahre sechs verloren, davon fünf wegen Erreichung der Altersgrenze, den sechsten durch Tod. Neu geschaffen wurde im vergangenen Jahre ein Marinezahnarzt-Korps.

Die Abnahme der Desertionen ließ es gerechtfertigt erscheinen, die auf Fahnenflucht festgesetzten, bisher sehr harten Strafen wesentlich herabzusetzen.

Artillerie-, Torpedo-, Unterseeboots-, Minen- und Flugwesen haben sich im Jahre 1912 organisch weiterentwickelt, ohne daß auf diesen Gebieten ein besonderer Sprung zu verzeichnen gewesen wäre.

Dagegen hat die Funkentelegraphie wesentliche Fortschritte gemacht, erstens durch die Inbetriebnahme der neuen Marinegroßstation in Arlington, die zum

Digitized by Google

erstenmal bei Entsendung der beiden Panzerkreuzer in die türkischen Gewässer in Tätigkeit trat, dann aber auch durch das neue amerikanische Funkentelegraphiegesetz, das auf Seite 109 näher behandelt ist.

Die Zahl der Havarien und Unglücksfälle ist auch im Jahre 1912 verhältnismäßig gering gewesen.

Über das im August 1912 vom Kongreß angenommene Panamakanalgesetz, das lange Zeit die Gemüter innerhalb und außerhalb Amerikas stark erregt hat, wird demnächst berichtet werden. Die von dem Fortschreiten des Kanalbaus erhoffte Vergrößerung der amerikanischen Handelsmarine ist bisher nur in geringem Maße eingetreten. Ein wirklicher Aufschwung der Kauffahrtei der Vereinigten Staaten wird, wenn überhaupt, auch erst nach Fertigstellung des Kanals zu erwarten sein.

Allem Anschein nach wird trotz der Annahme des Panamakanalgesetzes die Frage der Zollbefreiung der amerikanischen Küstenschiffe im Jahre 1913 noch einmal aufgerollt werden. Am bemerkenswertesten sind in dieser Hinsicht der kürzlich von England erhobene diplomatische Protest und die Forderung des amerikanischen Kriegsministers Stimson, der in seinem im Dezember 1912 dem Kongreß vorgelegten Jahresbericht die Aufhebung des Paragraphen des Panamakanalgesetzes verlangt, der die amerikanische Küstenschiffahrt von den Kanalzöllen befreit. Diese Forderung eines Mitgliedes des Taftschen Kabinettes ist um so auffallender, als sich der Kriegsminister damit in offenbaren Gegensatz zu den Ansichten des Präsidenten setzt.

Ein allgemeiner Überblick über das vergangene Jahr zeigt, daß in der amerikanischen Marine ein Fortschritt unverkennbar ist.

v. Selchow.

## Frankreich.

Das Jahr 1912 hat für Frankreich das lang ersehnte Flottengesetz gebracht. Was der jetzige Flottenchef, Vizeadmiral Boué de Lapeyrère, vor zwei Jahren vorbereitet hatte, aber nicht vollenden konnte, hat M. Delcassé in diesem Jahre zu Ende geführt. Es soll eine Schlachtflotte geschaffen werden von 28 Linienschiffen, 10 Aufklärungsschiffen und 52 Hochseetorpedobooten. Der rege Betrieb auf den Staats- und Privatwerften, der ehrgeizige Wettbewerb im schnellen Bauen gewährleisten die Fertigstellung der Neubauten in den vorgesehenen Zeitabschnitten. Ja es ist anzunehmen, daß die Werften auch erhöhten Anforderungen gerecht werden können, wenn der Marineminister eine Novelle zum Flottengesetz einbringen und das Bautempo beschleunigen will.

Eine solche Maßnahme würde zweifellos mit den jüngsten politischen und militärischen Ereignissen begründet werden können, die sich im Mittelmeer abgespielt und zur dauernden Konzentration der französischen Flotte daselbst geführt haben. Eine in der Presse in letzter Zeit oft aufgetauchte schematische Gegenüberstellung der verschiedenen Flotten im Mittelmeer läßt ein französisches Übergewicht an Kampfkraft gegenüber den vereinigten Flotten Italiens und Österreich-Ungarns erkennen. Abgesehen von dem Vorteil, den einheitliche Kommandoführung und Ausbildung im Gefolge haben, sprechen die Zahl der Schiffe und die Stärke der Armierung zunächst noch für Frankreich. Nach Indienststellung der „Viribus Unitis"- und „Dante Alighieri"-Klasse schwindet aber diese Überlegenheit von Jahr zu Jahr. Darauf

Digitized by Google

darf Frankreich es aber gerade jetzt, wo so unverhältnismäßig hohe Truppenmengen sich in Marokko befinden, nicht ankommen lassen, und die in den letzten Jahren so oft bewiesene Opferwilligkeit der Kammer zur Lösung patriotischer Aufgaben wird dem Marineminister für eine Flottennovelle die Wege ebnen.

Der ehemalige Marineminister de Lanessan hat einen Gesetzentwurf ausgearbeitet und der Kammer vorgelegt, der eine wesentliche Verstärkung der französischen Seestreitkräfte vorsieht. M. Delcassé hat sich zu dieser Frage noch nicht geäußert; es scheint, als wenn er erst die Debatte über das Pulver abwarten will, in der seine Stellung keine leichte sein wird infolge der vom Marineberichterstatter Painlevé in der Budgetkommission angeführten Mängel. Tatsächlich hat das Jahr 1912 die französische Marine in der Pulverfrage kaum weitergebracht. Man muß abwarten, ob das neue Pulver, mit dem die Schiffe bis zum Schluß des Jahres neu ausgerüstet werden sollen, sich als einwandfrei und kriegsbrauchbar erweisen wird. Im letzten Jahre sind wenig Tage vergangen, an denen die französische Presse nicht von neuen Mißständen in der Pulverfabrikation oder Aufbewahrung des Pulvers an Bord, von neuen Unglücksfällen oder Versagern auf den Kriegschiffen berichten konnte.

Daß das andauernde Gefühl der Unsicherheit an Bord — in französischen Zeitungen als „Wohnen auf einem Vulkan" bezeichnet — auf die Disziplin und Dienstfreudigkeit an Bord keinen günstigen Einfluß ausüben konnte, ist klar. Verschiedentlich führte unbedeutende Feuersgefahr zum Ausbruch einer Panik an Bord, die sich in Verlassen des Schiffes oder selbständigem Fluten der Munitionskammern äußerte.

Man darf wegen dieser vereinzelten Fälle kein ungünstiges Urteil über die Mannszucht in der französischen Marine im allgemeinen fällen. Die Manöver des Jahres 1912 haben gezeigt, daß ein frischer Geist in der Marine herrscht und daß mit regem Eifer an der Weiterbildung und Herstellung einer größtmöglichen Kriegsbereitschaft gearbeitet wird.

Der Flottenchef, Vizeadmiral Boué de Lapeyrère, hat jede Gelegenheit benutzt, die ihm unterstellten Schiffe zu gemeinsamen Übungen zusammenzuziehen. Nach Eintreffen des III. Geschwaders hat er zwei kurze Manöver mit der gesamten Flotte abgehalten, die zeigten, daß die Gefechtsausbildung gegen das Vorjahr erhebliche Fortschritte gemacht hat.

Die Ausbildung der Linienschiffe und Kreuzer mußte unter den bereits erwähnten Übelständen leiden. Schießübungen mit Geschützen schweren und mittleren Kalibers wurden von dem I. und II. Geschwader im zweiten Halbjahre überhaupt nicht abgehalten, das III. Geschwader erledigte nur einige Schießen mit 16 cm-Geschützen. Hierzu wurde die Munition in Prähmen längsseit gebracht und der Rest nach dem Schießen sofort wieder an Land geschafft.

Die Schießergebnisse des ersten Halbjahres waren befriedigend, teilweise gut. Die Entfernungen wurden wesentlich gegen das Vorjahr gesteigert. Die Schießergebnisse der leichten Artillerie waren meistens nicht zufriedenstellend.

Der Personalmangel machte sich auf allen Schiffen sehr störend fühlbar. Während des Seemannsstreiks mußten Matrosen zur Aushilfe auf Dampfer kommandiert werden, so daß bei den großen Flottenmanövern im Mittelmeer auf jedem Schiff etwa 100 Mann am Etat fehlten. Das neue Rekrutierungsgesetz kommt erst im nächsten Jahre endgültig zur Beratung. Sofortige Abhilfe des Mangels ist aber auch dann nicht zu erwarten.

Eine sachgemäße Organisation und Verteilung der Zerstörer- und Unterseebootsverbände hebt den Wert dieser Kampfmittel wesentlich. Die direkte Unterstellung unter den Flottenchef und das Heranziehen zu dauernden Angriffsübungen

Digitized by Google

haben Zerstörer und Unterseeboote auf eine Ausbildungsstufe gebracht, wie sie vorher noch nicht erreicht war. Die Zerstörerverwendung in der Tagschlacht, zum großen Teil auch die Nachtangriffe, machen immer noch den Eindruck schematischer Übungen. Ihnen fehlt das Plötzliche und Überraschende kriegsmäßiger Angriffe. Erst in den letzten Manövern fuhren Boote und Schiffe abgeblendet.

Das Zerstörer- und Unterseebootspersonal verdient völlige Anerkennung für ihre in allen Manövern bewiesene Ausdauer und Haltung. Wohl selten haben Wind und Wetter Boote und Besatzungen auf eine so harte Probe gestellt wie gerade in diesem Jahre.

Der neue 750 t-Zerstörer-Typ scheint den Erwartungen, die man auf ihn gesetzt hatte, nicht zu entsprechen. Die Boote sind nicht seetüchtiger als die kleineren Zerstörer.

Im Unterseebootsbau sind keine wesentlichen Änderungen zu verzeichnen. Eine Vergrößerung des Deplacements scheint für das nächste Jahr geplant zu sein. Die Verwendung der Unterseeboote in den Manövern läßt darauf schließen, daß jetzt schon mit ihrem Erscheinen auch fern von der eigentlichen Basis zu rechnen ist.

Die technische Entwicklung der Torpedowaffe wird durch die von Whitehead in der Nähe von Toulon geplante Anlage einer Torpedowerkstatt in günstigere Bahnen gelenkt werden. Die Verwendung der Schiffstorpedos wurde in keinem Manöverbericht erwähnt.

An der Frage der Flugzeugverwertung für die Marine wurde auf „Foudre" weitergearbeitet. Nennenswerte Resultate scheinen nicht erreicht worden zu sein; jedenfalls haben die Flieger in den Flottenmanövern keine Rolle spielen können.

Außer dem Untergange des „Vendémiaire" hatte die Marine keine größeren Unfälle zu verzeichnen. Der Minister hatte aber auch alle erdenklichen Maßnahmen getroffen, um neuen Pulverexplosionen vorzubeugen. Seit August war das Pulver zum größten Teil an Land gelagert.

Militärpolitisch betätigte die Flotte sich während der Balkan-Wirren durch Entsendung der 2. Division des I. leichten Geschwaders und der Kreuzer „Jurien de la Gravière" und „Latouche Tréville".



## Japan.

Marinepolitik. Trotz aller Anstrengungen ist es dem Marineminister nicht gelungen, im vergangenen Jahre eine größere Flottenvermehrung durchzusetzen. Alle Forderungen scheiterten an der Sparsamkeitspolitik des Finanzministers. Von den im Anfang des Jahres 1912 geforderten 18 „Überdreadnoughts", die, von 1913 beginnend, über 7 Jahre verteilt werden sollten, sieht das jetzige Bauprogramm nur 3 derartige Neubauten vor, so daß Japan im Jahre 1917 besitzen würde:

4 Überdreadnoughts („Fuso" und 3 Neubauten),
4 Dreadnoughts („Kawashi"- und „Satsuma"-Klasse),
4 Linienschiffskreuzer.

Es ist wohl nicht anzunehmen, daß es Japan bei diesem Programm bewenden läßt. Die Zeitungen fordern so allgemein eine größere Vermehrung, daß die Regierung wahrscheinlich bald wieder eine Novelle vorlegen wird.

— Äußere Politik. Eine Reihe von Japan getroffener militärischer Maßnahmen, wie Truppenverstärkungen in Nordchina, Zusammenziehung von Seestreitkräften im Petschili-Golf, Mobilisierung der 12. Division, ließen zu Anfang des



Digitized by Google

Jahres 1912 ein militärisches Eingreifen Japans in die Entwicklung der chinesischen Revolution befürchten. Später jedoch schloß sich Japan den Bemühungen der übrigen Großmächte an, durch wirtschaftliche Hilfe die Ordnung in der chinesischen Republik wiederherzustellen, wobei die Beteiligung an der großen Anleihe für Japan besonders wichtig war. Daß es im Laufe der chinesischen Revolution nicht zu einer Besitzergreifung der Südmandschurei gekommen ist, hat viele politische Kreise in Japan enttäuscht, obwohl es nicht an Stimmen gefehlt hat, die auf die Schwierigkeiten aufmerksam machten, einen solchen Kontinentalbesitz militärisch und finanziell zu halten.

Die Beziehungen zu Rußland sind scheinbar sehr eng geworden. Der Wunsch, entscheidenden Einfluß in der Mongolei bzw. Mandschurei zu gewinnen, hat zu einem Zusammenschluß der beiden Mächte geführt, der von der chinesischen Presse nicht sehr freundschaftlich besprochen wird.

Die großen Anstrengungen, die Amerika während der chinesischen Revolution zur Förderung seiner wirtschaftlichen Interessen auf dem ostasiatischen Kontinente gemacht hat, sowie die Ungewißheit über die Stellung des neuen Präsidenten zur Frage der japanischen Einwanderung in Amerika lassen das Verhältnis Japans zu Amerika noch nicht in einem klaren Lichte erscheinen.

Die Gründung einer französisch-japanischen Bank läßt das Bestreben nach Hebung der französisch-japanischen Handelsinteressen erkennen.

Welchen Einfluß die Annäherung Japans an Rußland auf die Beziehungen zu England hat, läßt sich noch nicht übersehen. Jedenfalls dürfte das englisch-japanische Bündnis durch den englisch-amerikanischen Schiedsgerichtsvertrag einerseits und durch die russisch-japanische Annäherung anderseits viel von seiner eigentlichen Basis verloren haben.

Die besonders während der chinesischen Revolution nicht immer freundliche Haltung der japanischen Presse Deutschland gegenüber hat eine wesentliche Besserung erfahren. Die beabsichtigte Reise des Fürsten Katsura nach Deutschland, der besonders aufmerksame Empfang des Prinzen Heinrich in Tokio, sowie das rege Interesse, das dem deutsch-japanischen Verein entgegengebracht wird, lassen das beiderseitige Bestreben nach freundschaftlichen Beziehungen erkennen.

— Innere Politik. Die Regierung sah als ihre besondere Aufgabe die Besserung der Finanzlage des Reiches an. Es ist mit großer Konsequenz an allen Stellen gespart worden, und sowohl Armee- wie Marineverwaltung haben ihre sonst sehr populären Forderungen diesen Verhältnissen anpassen müssen. Die im Laufe des Sommers an verschiedenen Stellen, sogar in den staatlichen Werftbetrieben, ausgebrochenen Streikbewegungen lassen auf ein weiteres Umsichgreifen der sozialistischen Bewegung schließen.

Der Tod des Kaisers Mutsuhito und der Regierungsantritt des Kaisers Joshihito haben keine Änderungen in der inneren Politik hervorgerufen. Nicht ohne Aufsehen ging die Ernennung des Fürsten Katsura zum Oberzeremonienmeister des neuen Kaisers vorüber. Ein großer Teil der japanischen Presse, der diese Stellung Katsuras nur als Sprungbrett zur abermaligen Stellung als Ministerpräsident betrachtete, hat mit der jetzt erfolgten Ernennung Katsuras Recht behalten.

— Schwimmende Streitkräfte. Während das III. Geschwader für die Dauer des ganzen Jahres in den chinesischen Gewässern zum Schutz der japanischen Interessen stationiert war und das Schulgeschwader seine programmäßigen Übungsreisen erledigte, übten das I. und II. Geschwader sowie die Schiffe der 1. Bereitschaft der Reservegeschwader in den japanischen Gewässern. Ende Oktober wurden sämtliche verwendungsbereiten Schiffe, mit Ausnahme eines Teiles des in China stationierten III. Geschwaders, zu den großen Kaisermanövern herangezogen. Am Schluß der

Digitized by Google

Kaisermanöver fand eine Flottenschau statt, an der im ganzen 113 japanische Schiffe teilnahmen.

— Neubauten, Probefahrten. In Bau gegeben wurden: Linienschiff „Fuso" am 11. März 1912 auf der Staatswerft in Kure, Linienschiffskreuzer „Haruna" am 16. März 1912 in Kobe, Linienschiffskreuzer „Kirishima" am 17. März 1912 in Nagasaki.

— Flugwesen. Im April wurde das deutsche Luftschiff „Parseval XIII." übernommen. Ferner wurden verschiedene Flugzeuge amerikanischer und französischer Konstruktion erworben und japanische Seeoffiziere zu ihrer Ausbildung ins Ausland geschickt. Bei den Kaisermanövern haben ein Curtiß- und ein Farman-Doppeldecker (Wasserflugzeug) bemerkenswerte Flüge mit Zwischenlandungen auf dem Wasser ausgeführt. Kl.

## Italien.

Die italienische Flotte befand sich während der ersten 10 Monate des Jahres 1912 wegen des Krieges mit der Türkei im mobilen Zustande. Sie war in einem Maße mobilisiert, als wenn es — wie der Marineminister nach dem Friedensschlusse erklärte — nicht den Kampf mit der verhältnismäßig schwachen Türkei gegolten hätte, sondern den Kampf mit den überlegenen Seestreitkräften einer dritten Nation, auf deren Eingreifen die italienische Kriegsleitung während des lybischen Krieges ständig gefaßt gewesen war.

Der wesentlich mit Hilfe der Flotte durchgeführte Krieg brachte dieser gleichwohl nur wenige Lorbeeren, denn die Operationen zur See waren zwar mühselig und langwierig, wurden aber von dem zur See weit unterlegenen Gegner kaum irgendwo wesentlich bedroht. Sie bestanden hauptsächlich in der Hilfe bei Truppeneinschiffungen und -Landungen, Sicherung der Seetransporte, Beschießung von Küstenplätzen, Vernichtung schwacher gegnerischer Kriegsfahrzeuge und im Blockadedienst. Eine der wenigen Gelegenheiten, bei denen italienische Seestreitkräfte ihre Unternehmungslust und ihren Schneid zeigen konnten, war die kühne und glücklich verlaufene nächtliche Rekognoszierungsfahrt von fünf 200 t-Torpedobooten in den Dardanellen am 18. Juli.

Der Friedensschluß mit der Türkei (19. Oktober) veranlaßte weder eine Verringerung der Tätigkeit noch eine wesentliche Verminderung des Indienststandes der Flotte. Diese hielt sich vielmehr aus Anlaß des nun ausgebrochenen Balkankrieges beständig in schlagfertigem Zustande.

Dieselben Gründe, die die gesteigerte Tätigkeit der Seestreitkräfte verursachten, bewirkten auch eine außergewöhnlich rege Agitation im Lande zur Vergrößerung der Flotte. Gehoben von nationaler Begeisterung, die der Krieg entflammt und die drohende Haltung Frankreichs geschürt hatte, forderten alle politischen Parteien den beschleunigten Ausbau der heimischen Seemacht, um die neu erworbene afrikanische Kolonie zu sichern, um ferner im Verein mit Österreich-Ungarn zur See Frankreich überlegen zu sein und um erhöhte Bündnisfähigkeit zu erlangen.

Ein dementsprechender im Dezember der Kammer vorgelegter Gesetzentwurf hält sich indessen — wegen Ablehnungen durch den Finanzminister — in mäßigen Grenzen. Er sieht eine auf die nächsten 9 Rechnungsjahre zu verteilende Zusatzsumme von insgesamt 400 Mill. ℳ zu den durch frühere Gesetze bewilligten Jahresbeträgen des Schiffbaufonds, von denen bis 1917/18 noch 316 Mill. ℳ verfügbar sind, vor.



Digitized by Google

Die Bautätigkeit für die Flotte erlitt durch den Krieg keinerlei Einschränkung, obgleich die fünf Staatswerften durch ihn sehr in Anspruch genommen waren. Sie hatte nicht nur die mobilmachungsmäßig ausgerüstete Flotte dauernd im Zustand größter Schlagfertigkeit zu halten, ferner die Hilfskreuzer, Transportdampfer und Prisen in Stand zu setzen, Grundreparaturen an „Regina Margherita" und „San Giorgio" auszuführen, sondern auch 4 Linienschiffe, 3 Kleine Kreuzer und einige Unterseeboote zu bauen sowie den Bau weiterer Schiffe, darunter zweier Linienschiffe, vorzubereiten. Die vier größeren Privatwerften des Landes (Ansaldo, Odero, Orlando, Pattisson) arbeiteten unterdessen an der Fertigstellung von 2 Linienschiffen, 10 Zerstörern, 38 Küstentorpedobooten und 6 Unterseebooten.

Fertig gestellt wurden: das Linienschiff „Dante Alighieri", (Einschießen der Artillerie erst Anfang Dezember 1912), der geschützte Kreuzer „Quarto", fünf 700 t-Zerstörer des „Indomito"- und „Ardito"-Typs, etwa 30 Küstentorpedoboote und 9 Unterseeboote.

Weiteren Zuwachs erhielt die Flotte durch die türkischen Prisen „Benghasi" (Transportdampfer), „Capitano Verri" und „Cunfida" (Dampfyachten) sowie durch den Ankauf von vier englischen Dampfyachten zu 500 bis 600 t-Deplacement, von denen drei an den Küsten der afrikanischen Kolonien, eine in Konstantinopel stationiert wurden.

Von der Liste der Kriegschiffe gestrichen wurden das alte Linienschiff „Lepanto" sowie die Torpedofahrzeuge „Urania" und „Falco". Der alte geschützte Kreuzer „G. Bausan" wurde zum Wasserdestillierschiff (für Tobruk) umgebaut.

Vom Stapel liefen — außer den im Vorstehenden als fertig gestellt bezeichneten Torpedofahrzeugen — die Kleinen Kreuzer „Marsala" und „Libia" sowie das Kanonenboot „S. Caboto".

Auf Stapel gelegt wurden: die Linienschiffe „Duilio" und „Doria" (verbesserter „Cavour"-Typ), das Vermessungsschiff „Am. Magnaghi", einige Unterseeund Küstentorpedoboote sowie ein Unterseeboots-Rettungsschiff, letzteres beim Vulcan in Stettin.

Vorbereitet ist die demnächstige Kiellegung von 2 Linienschiffen zu etwa 29 000 t mit einer Hauptarmierung von 34,3-, 35,6- oder 38-cm-K, 2 Kreuzern zu je 6000 t, 2 Kolonialkreuzern zu je 2600 t („Campania" und „Basilicata"), mehreren 900 t-Zerstörern (zum Teil mit Motoren auszurüsten) und einigen Unterseebooten zu 500 t.

Das Anwachsen des Flottenmaterials erforderte die Vermehrung des Unterpersonals auf 33 000 Köpfe, davon 10 000 Mann länger dienendes Personal. Am 1. Januar 1912, d. h. während sich die Flotte im mobilen Zustande befand, waren rund 35 800 Mann im Dienst, davon 30 000 Mann aktives Personal und 5800 Reservisten der Jahrgänge 1886 und 1887 sowie Reservisten-Spezialisten der Jahrgänge 1884 und 1885.

Der zukünftigen vermehrten Einstellung von Seeoffizieranwärtern (1912 etwa 100) wird durch Vergrößerung der Marine-Akademie in Livorno Rechnung getragen. In Livorno werden in Zukunft alle Bildungsanstalten der Marine vereinigt werden, u. a. die Ingenieurschule und die neu zu schaffende Obere Marineschule, eine Anstalt, die etwa unserer Marine-Akademie entsprechen wird.

Der stets lebhafte Personalwechsel in den oberen Kommandostellen — zum Teil eine Folge der gesetzlichen Beförderungsvorschriften — fand während des mobilisierten Zustandes der Flotte keine Unterbrechung. Unter anderem machten auch der Tod des Flottenchefs Vizeadmirals Aubry (4. März) und die krankheitshalber erfolgte Ablösung seines Nachfolgers im Flottenkommando, Vizeadmirals Faravelli (9. April), Wechsel in den Stellungen der Flaggoffiziere nötig. Flottenchef und zugleich Chef

Digitized by Google

des I. Geschwaders wurde Vizeadmiral Viale. Der zum Vizeadmiral beförderte Herzog der Abruzzen (Vetter des Königs) erhielt nach nur halbjährigem Kommando als Torpedoinspekteur im Juli das Stationskommando in Spezia.

Das Flottenkommando wurde am 21. November aufgelöst. Dadurch erhielten die beiden Geschwader, die Schulschiffsdivision und das Torpedobootsoberkommando wieder die Selbständigkeit, die sie vor dem Kriege mit der Türkei gehabt hatten. v. D.

⚜

## Rußland.

Das verflossene Jahr bedeutet für die russische Marine einen großen Schritt vorwärts. Wenn sie auch materiell verhältnismäßig sehr wenig zugenommen hat, so sind doch die Grundlagen geschaffen worden, auf denen ein neuer Bau entstehen kann. Man geht wohl nicht fehl, wenn man das Verdienst hieran größtenteils dem Marineminister Admiral Grigorowitsch zuschreibt.

Wie dem Leser der letzten Jahresübersicht erinnerlich, hatte sich der Minister im Jahre 1911, dem ersten seiner Tätigkeit, vor allem auf die Organisation und Verwaltung der Marine geworfen. Die Reorganisation an dieser Stelle beginnen zu lassen war unbedingt nötig, weil ohne eine verbesserte Organisation und Verwaltung vielleicht alle Maßnahmen zur Erneuerung der Flotte nutzlos gewesen wären. Vor allem aber galt es, das Vertrauen des Parlaments und des Volkes zu gewinnen, die mit dem alten System zu schlechte Erfahrungen gemacht zu haben glaubten und hier an erster Stelle einen neuen Geist sehen wollten.

In dem folgenden Jahre konnte der Admiral mit seinen Plänen zum materiellen Wiederaufbau der Flotte hervortreten. Eine neue Schiffbauindustrie, eine neue Flotte, ein neuer Flottenstützpunkt, diese drei Aufgaben wurden 1912 gleichzeitig in Angriff genommen.

Die Grundlinien des zukünftigen Flottenausbaus sind niedergelegt in dem sogenannten Schiffbauprogramm, dessen erster Teil, das sogenannte kleine Bauprogramm, die Genehmigung der Duma erhalten hat. Es legt den Schwerpunkt der russischen Seemacht in die Ostsee, in der die Mehrzahl der neuen Geschwader entstehen soll.

Der bisherige Stützpunkt der Ostseeflotte, Kronstadt, war schon lange als unbefriedigend erkannt, vor allem wegen der langen Zeit, die dieser Hafen durch Eis gesperrt ist. Das russische Programm sieht deshalb gleichzeitig mit dem Bau der neuen Flotte den Ausbau eines erstklassigen Stützpunktes in Reval vor. Bis 1918 soll der erste Abschnitt des Ausbaus vollendet sein; Reval wird dann eine große Mole, eine leistungsfähige Staatswerft und alle anderen zur Versorgung einer Flotte nötigen Hilfsmittel besitzen. Befestigungen werden von der Armee angelegt. Dafür ist Libau jetzt als Festung aufgegeben worden.

Die Art und Weise, wie eine neue russische Schiffbauindustrie geschaffen werden soll, ist im Dezember-Heft 1912, S. 1682, angedeutet. Die Neubauten sind zum größten Teil an noch nicht bestehende Werften vergeben. Diese dürfen das Ausland unter gewissen Bedingungen zur Mitarbeit heranziehen und sollen mit der Zeit ganz selbständig werden. Da es sich nicht vermeiden läßt, sich ausländischen Kapitals und ausländischer Arbeit zu bedienen, so soll beides wenigstens nach Rußland gezogen werden. Auf diese Weise bleibt, wenn auch nicht alles, so doch der größe Teil der auszugebenden Summen in Rußland, und die Anlagen sind im Kriegsfalle in der Hand des Reiches.

Digitized by Google

Admiral Grigorowitsch hatte am 19. Juni die Genugtuung, daß die Duma trotz lebhafter Opposition die vorgelegten Marinegesetzte bewilligte.

— Marinepolitik. Die Verlegung des Schwerpunktes der Marine nach der Ostsee ist nicht ohne Opposition hingegangen. In der Presse wurde mehrfach die Ansicht laut, daß das Schwarze Meer jetzt in den Vordergrund treten müsse, da die Öffnung der Dardanellen nähergerückt sei. Inwiefern das russisch-französische Marineabkommen — abgeschlossen im Juni, teilweise veröffentlicht im August — die Entschlüsse beeinflußt hat, läßt sich schwer beurteilen.

— Personal. Die Sorge für das Personal ging im vergangenen Jahre mit den anderen Maßnahmen des Marineministers Hand in Hand. Trotzdem kam es im Sommer abermals zu Unruhen in der Schwarz-Meer-Flotte. Durch energisches Einschreiten gelang es, die Bewegung zu ersticken; die Rädelsführer wurden mit dem Tode bestraft.

— Tätigkeit der Flotten. Unter dem Vizeadmiral v. Essen fährt die Ostseeflotte fort, eine gesteigerte Tätigkeit auszuüben. Insbesondere wird der Wetteifer der verschiedenen Waffen durch Auswerfen reichlicher Preise angespornt. Eine ähnliche Tätigkeit läßt die Schwarz-Meer-Flotte unter ihrem neuen Chef, Vizeadmiral Eberhardt, erkennen.

— Verschiedenes. Gelegentlich der Unterstellung des finnischen Lotsendienstes unter die hydrographische Abteilung des Marineministeriums kam es zu Schwierigkeiten. Von den 900 finnischen Lotsen traten zeitweilig über 500 aus dem Dienste und mußten durch russische Lotsen ersetzt werden. Zur Ausbildung der neuen Lotsen, die zum Teil aus dem Weißen Meer, dem Schwarzen Meer usw. herangezogen wurden, verwandte man alle verfügbaren Seeoffiziere, die gute Kenntnisse der Fahrwasser des Finnischen Meerbusens besaßen.

G.

## Österreich-Ungarn.

Für die österreichisch-ungarische Flotte war das Jahr 1912 eine Zeit ruhiger Weiterentwicklung. Der wichtigste Schritt auf dem Gebiet ihrer Organisation war die Schaffung eines „Flotteninspektors", dem im Frieden die Schiffsverbände unterstellt sind und der bei Kriegsausbruch die Mobilmachungsarbeiten leitet bis der Marinekommandant selbst den Flottenbefehl übernehmen kann. Bei dem erreichten Umfange und dem stetigen Anwachsen der Flotte erweist sich die bisherige Zentralisation der obersten Gewalten in der Hand einer einzigen Person, der des Marinekommandanten, kaum mehr angängig.

In die neu geschaffene Stellung trat Vizeadmiral Haus, der bewährte langjährige frühere Eskadrechef. Die Führung des Geschwaders übernahm im Herbst Kontreadmiral v. Chmelarz.

An den Formationen der Flotte und an ihrer Ausbildung änderte sich nichts Wesentliches; nur wurden wieder einige Schiffe mehr als im Vorjahr in Dienst gehalten. Kurz nach Bildung der gewohnten Winterformationen, Eskadre und Reserveeskadre, (Mitte August bis Mitte Mai) erhielt die Flotte in ihrem ersten 20 000 t-Schiff, „Viribus Unitis", ein siebentes dauernd im Dienst befindliches Linienschiff, und gleichzeitig wurden zwei der im Hafendienst aufzubrauchenden Schiffe der „Monarch"-Klasse als Stationsschiffe in Sebenico und Fiume in Dienst gestellt.

Digitized by Google

Die beiden Geschwader begrüßten auch in diesem Jahre wieder die deutsche Kaiserstandarte in den Gewässern von Pola, und zwar am 26. März anläßlich des Besuches des deutschen Kaisers beim Erzherzog-Thronfolger auf Brioni.

Anfang November, nach Ausbruch des Balkankrieges, trat die Eskadre eine Reise zur Levante an, von der sie bereits Ende November infolge der gespannten politischen Lage heimkehrte. Aus demselben Grunde wurden um diese Zeit im Bereich der Marine Vorbereitungen zur Mobilmachung getroffen und die Donau-Flottille stromabwärts nach Semlin geschickt.

Die Ausführung des Bauprogramms von 1911 ging planmäßig weiter. Alle Bemühungen des rührigen Marinekommandanten, Admirals Grafen Montecuccoli, hierin eine Beschleunigung herbeizuführen, blieben so gut wie ohne Erfolg. Unter dem Eindruck des ausbrechenden Balkankrieges wurden ihm zwar als Rüstungskredit die Abkürzung der bisher auf 6 Jahre festgesetzten Zahlungsperiode des laufenden Bauprogramms um 2 Jahre (d. h. Vorwegnahme der beiden Jahresraten von 1915 und 1916 im Betrage von 54 Mill. Kronen in den Etats von 1912 bis 1913) sowie ein auf 1912 und 1913 je zur Hälfte entfallender Betrag von 26 Mill. Kronen für den Bau von 10 kleineren Schiffen usw. bewilligt, aber seine Hauptforderung, den Ersatz der veralteten Linienschiffe der „Monarch"-Klasse schon 1913 zu beginnen, wurde ihm auf Betreiben der ungarischen Regierung abgeschlagen. Nur die Genehmigung, den Regierungen im Etat 1915 die ersten Forderungen für diese Neubauten (nach Angabe des Marinekommandanten sind 24 000 t-Schiffe mit Geschützen von mehr als 30,5 cm-Kaliber geplant) stellen zu dürfen, konnte er erreichen.

Das Ergebnis der Bautätigkeit war, daß das Linienschiff „Viribus Unitis" — wie schon gesagt — im Herbst zur Flotte treten konnte, während von seinen Schwesterschiffen „Tegetthoff" beim Jahresschluß dicht vor der Fertigstellung stand, „Prinz Eugen" am 30. November vom Stapel lief und das Linienschiff „VII" im kommenden Juli vom Stapel laufen wird. „Viribus Unitis" erreichte bei seiner Probefahrt eine Dauergeschwindigkeit von 20,8 kn (0,8 kn mehr als ausbedungen) und erledigte das Anschießen seiner in Drillingstürmen aufgestellten schweren Artillerie, einschließlich des Abfeuerns aller zwölf 30,5 cm-K nach einer Seite, zur vollen Zufriedenheit.

An kleineren Schiffen liefen vom Stapel die Kreuzer „Saida" und „Helgoland" sowie die 800 t-Zerstörer „Tatra", „Balaton" und „Csepel".

Auf Stapel standen bei Jahresschluß außer dem Linienschiff „VII" der geschützte Kreuzer „Novara", drei 800 t-Zerstörer, zwölf 250 t-Torpedoboote, ein Minenkreuzer zu 1000 t und 1 Unterseebootshebeschiff.

Bewilligt und zum Bau vorbereitet sind außerdem: 15 250 t-Torpedoboote, 8 Unterseeboote zu 550 t, 2 Kohlendampfer (Geschwaderbegleitschiffe) zu je 7000 t Ladefähigkeit, 1 Schwimmdock zu 40 000 t Hebekraft, 2 Donau-Monitoren von 450 t und 2 Donau-Patrouillenboote. v. D.

## Aus kleineren Marinen.

**Argentinien.** Die Ausführung des Flottenprogramms von 1909 erleidet eine Verzögerung insofern, als die in Amerika in Bau befindlichen beiden Linienschiffe „Moreno" und „Rivadavia", die 1912 fertig sein sollten, erst im Jahre 1913 abgeliefert werden können. Auch von den 12 Torpedokreuzern sind bisher nur die

Digitized by Google

vier in Deutschland gebauten (2 von Schichau, 2 von Germania) in die Front getreten; die vier in Frankreich gebauten haben die Probefahrten nicht befriedigend erledigt; die englische Firma, die ebenfalls vier Boote gebaut hatte, ist von dem Vertrag entbunden worden und hat die Fahrzeuge an Griechenland verkauft. Der Senat hat gegen den Einspruch des Finanzministers den Bau eines dritten Linienschiffes beschlossen. Das aktive Personal zählte Ende 1911: 763 Offiziere usw. und 7147 Unteroffiziere und Mannschaften.

**Brasilien.** Das im September 1911 auf Stapel gelegte Linienschiff „Rio de Janeiro", das dritte des Flottengesetzes von 1907, erhält bei einem Deplacement von 28 000 t eine Bestückung von vierzehn 30,5 cm-Geschützen L/50 in sieben Doppeltürmen, sämtlich auf der Mittschiffslängslinie, zwanzig 15,2 cm-SK L/50, acht 7,6 cm-SK und drei 53 cm-Torpedorohren. Die Geschwindigkeit beträgt 22 kn, der Gürtelpanzer ist verhältnismäßig schwach (229 mm). Den Bau des dritten Kleinen Kreuzers („Ceara") hat man aus Ersparnisrücksichten aufgegeben. Bei Vickers, Barrow, sind seit Anfang 1912 drei gepanzerte Munitors von 1200 t („Javary", „Madeira" und „Solimoes") für den Flußdienst in Bau. Ferner sollen drei Unterseeboote bei Fiat San Georgio (Italien) in Bestellung gegeben sein. Personalbestand 9100 Köpfe.

**Chile.** Die beiden bei Armstrong bestellten Linienschiffe haben die Namen „Almirante Latorre" und „Almirante Cochrane" erhalten und sollen bis Ende 1914 und Anfang 1915 fertiggestellt sein. Deplacement 28 000 t, Armierung: zehn 35,6 cm-Geschütze L/45 (Aufstellung wie auf dem englischen „Orion"), zweiundzwanzig 12 cm-SK L/50 und vier 53 cm-Torpedorohre. Geschwindigkeit 22 kn. Von den sechs bei White & Co., Cowes, in Bau befindlichen Torpedobootzerstörern (1500 t, 31 kn, sechs 10,2 cm-SK, drei 45 cm-Torpedorohre) sind im Jahre 1912 zwei („Tomé" und „Talcahuano") vom Stapel gelaufen, dann aber an Rumänien verkauft worden. Zwei Unterseeboote („Antofagasta" und „Iquique") sind bei der Electric Boat Co., Vereinigte Staaten, in Bau. — Personalstärke im Jahre 1912 6080 Köpfe.

**China.** Ein Kleiner Kreuzer, „Fei-Hung", ist am 4. Mai in den Vereinigten Staaten vom Stapel gelaufen. Die beiden in England gebauten Schwesterschiffe, „Ying Swei" und „Tschao-Ho" haben die Probefahrten erledigt, über ihre Ablieferung ist noch nichts bekannt geworden. Das letztgenannte Schiff sollte an Griechenland verkauft sein, doch sind die Verhandlungen anscheinend nicht vor dem Kriegsausbruch bekannt geworden. Eine Anzahl von Kanonenbooten ist in China, Japan und Deutschland (Flußkanonenboote) in Bau, einige Torpedoboote in Triest und bei Schichau, Elbing. Über die Reorganisation des Marineministeriums siehe Dezemberheft 1912.

**Dänemark.** Über die Eigenschaften des 1911 bewilligten Panzerschiffes sind nähere Angaben nicht bekannt geworden. In Kopenhagen sind drei Torpedoboote (250 t) in Bau, für welche Normand (Frankreich) die Turbinen liefert, ferner drei Unterseeboote, diese unter der Leitung von Whitehead, Fiume. Personalstärke für 1913 nach dem Etat 1040 Köpfe, dazu 1020 Wehrpflichtige für sechs Monate.

**Griechenland.** Im August 1912 ist ein Vertrag mit dem Vulcan, Stettin, abgeschlossen worden über den Bau eines Panzerkreuzers von 13 500 t, der nach einem späteren Abkommen durch ein Linienschiff von 19 500 t ersetzt werden wird, ferner von sechs Torpedobooten (125 t, 25 kn) und zwei Zerstörern. Letztere beiden („Nea Genea" und „Keravnos", 750 t) sind bereits abgeliefert; ferner wurden unmittelbar vor Beginn des Krieges vier in England gebaute Zerstörer

Digitized by Google

(vgl. Argentinien) angekauft. Von den beiden in Frankreich bestellten Unterseebooten („Delphin" und „Xiphias", 300/460 t, Typ Laubeuf) ist eins abgeliefert, das zweite befindet sich noch bei Schneider, Creusot, in Bau. Das frühere türkische Torpedoboot „Antalia" ist nach der Einnahme von Preveza durch die Griechen gehoben und in die griechische Flotte eingereiht worden. Über die Tätigkeit der griechischen Marine im Kriege gegen die Türkei vgl. November- und Dezemberheft 1912.

**Niederlande.** Das im Etat für 1912 geforderte Panzerschiff von 7600 t ist von der Kammer abgelehnt worden, hauptsächlich weil man diesen Typ nicht mehr für zeitgemäß hält. Ein im Juni 1912 eingesetzter Ausschuß zur Bearbeitung von Vorschlägen für die Verteidigung Niederländisch-Indiens hat seinen Bericht noch nicht erstattet, und die von der Presse gemeldeten Verhandlungen mit englischen Werften über den Bau von vier Linienschiffen zu je 17 000 t und acht 30,5 cm-Geschützen können demnach nur vorläufiger Natur gewesen sein. Der Etat für 1913 (siehe Novemberheft 1912, S. 1545) beschränkt sich auf Forderungen von Fahrzeugen für die Küstenverteidigung (8 Torpedoboote und 4 Unterseeboote, von letzteren 2 für Indien). Personalbestand am 1. Januar 1912 10 946 Köpfe.

**Norwegen.** Nachdem der Storthing das zu Anfang 1912 eingebrachte und sich über mehrere Jahre erstreckende Flottengesetz abgelehnt hatte, genehmigte er im Juli eine Vorlage, durch welche der Bau zweier Küstenpanzerschiffe und eines Unterseebootes sowie der von Befestigungsanlagen im Ofoten- und im Kristianiafjord, bei Bergen, Kristiansand und Drontheim bewilligt wird. Für den Bau der Panzerschiffe sind Angebote ausländischer Werften eingefordert worden; sie werden ein Deplacement von 4500 t haben; Armierung: zwei 28 cm-, vier 15 cm- und vier bis sechs 10 cm-Geschütze; das Unterseeboot ist bei Germania-Kiel bestellt, wo sich noch drei im Jahre 1911 bewilligte Boote im Bau befinden. Personalbestand für 1912 nach dem Etat 1003 Köpfe, dazu 710 Wehrpflichtige für sechs Monate.

Die Regierung bereitet einen neuen Flottenplan vor, nach welchem noch 6 Panzerkreuzer, 6 Zerstörer, 40 Torpedoboote und 12 Unterseeboote gebaut werden sollen und der durch den Hinweis auf die Überlegenheit der schwedischen Flotte begründet wird.

**Peru.** Der von Frankreich gekaufte Panzerkreuzer „Commandante Aguirre" (früher „Dupuy de Lôme") hat in der zweiten Hälfte des Jahres 1912 die Ausreise nach Peru angetreten, ebenso der Zerstörer „Teniente Rodriguez", ein von Schneider, Creusot, erbautes Versuchsboot für Zoelly-Turbinen mit einem Deplacement von 500 t. Ein ebenfalls von Schneider erbautes Unterseeboot („Ferré", 300/440 t) ist durch das Unterseebootstransportschiff „Kangaroo" der Baufirma an seinen Bestimmungsort gebracht worden; ein zweites Unterseeboot („Palacios") ist noch in Frankreich im Bau.

**Portugal.** Das Flottengesetz sieht nach mehrfachen Änderungen jetzt vor: 3 Linienschiffe von 21 500 t, 2 Kreuzer von 2500 t und 9 Zerstörer von 890 t als Hochseeflotte; 6 Zerstörer zu 890 t und 5 Unterseeboote für die Küstenverteidigung; ferner 1 Unterseebootshebeschiff, 2 Seeschlepper zu 600 t, 1 Vermessungsschiff, 3 Schulschiffe sowie einige Fahrzeuge für den Minendienst und einige leichte Kreuzer für die Kolonien. Alle erforderlichen Neubauten, die in der Hauptsache ohne Zweifel englischen Werften zufallen werden, sollen innerhalb von drei Jahren nach Unterzeichnung des Vertrages fertiggestellt sein. Die Kosten sind auf 160 Mill. ℳ veranschlagt. Zunächst sind Angebote für 2 Kreuzer, 6 Zerstörer, 3 Unterseeboote und 1 Unterseebootshebeschiff zum 15. Januar 1913 eingefordert worden. Personalbestand 4900 Köpfe.

Digitized by Google

# Neubauten der Kriegsmarinen im Jahre 1912.[1])

| Lfde. Nr. | Schiffsname | Bauprogramm | Deplacement t | Bauwerft | Ort | Datum der Kiellegung | Datum des Stapellaufs | Datum des Beginns der Probefahrten | Datum des Eintritts in die Flotte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Deutschland.** | | | | | | | | |
| | Linienschiffe. | | | | | | | | |
| 1 | „Oldenburg" | 1909/10 | 22 800 | Schichau | Danzig | . | 30. 6. 10 | 1. 5 12 | 1. 7. 12 |
| 2 | „Kaiser" | 1909/10 | 24 700 | Kaiserliche Werft | Kiel | . | 22. 3. 11 | 1. 8. 12 | 8. 12. 12 |
| 3 | „Friedrich der Große" | 1909/10 | 24 700 | Vulcan | Hamburg | . | 10. 6. 11 | 15. 10. 12 | — |
| 4 | „Kaiserin" | 1910/11 | 24 700 | Howaldtswerke | Kiel | . | 11. 11. 11 | — | (1913) |
| 5 | „Prinz-Regent Luitpold" | 1910/11 | 24 700 | Germania | Kiel | . | 17. 2. 12 | — | (1913) |
| 6 | „König Albert" | 1910/11 | 24 700 | Schichau | Danzig | . | 27. 4. 12 | — | (1913) |
| 7 | „Ersatz Kurfürst Friedrich Wilhelm" | 1911/12 | ? | Vulcan | Hamburg | . | — | — | (1914) |
| 8 | „Ersatz Weißenburg" | 1911/12 | ? | A. G. Weser | Bremen | . | — | — | (1914) |
| 9 | „S" | 1911/12 | ? | Kaiserliche Werft | Wilhelmshaven | . | — | — | (1914) |
| 10 | „Ersatz Brandenburg" | 1912/13 | ? | Germania | Kiel | . | — | — | (1915) |
| | Große Kreuzer. | | | | | | | | |
| 1 | „Moltke" | 1908 09 | 23 000 | Blohm & Voß | Hamburg | . | 7. 4. 10 | 30. 9. 11 | 1. 4. 12 |
| 2 | „Goeben" | 1909/10 | 23 000 | " | " | . | 28. 3. 11 | 2. 7. 12 | 28. 8. 12 |
| 3 | „Seydlitz" | 1910/11 | ? | " | " | . | 30. 3. 12 | — | (1913) |
| 4 | „K" | 1911/12 | ? | " | " | . | — | — | (1914) |
| 5 | „Ersatz Kaiserin Augusta" | 1912/13 | ? | Schichau | Danzig | . | — | — | (1915) |
| | Kleine Kreuzer. | | | | | | | | |
| 1 | „Magdeburg" | 1909/10 | 4 550 | A. G. Weser | Bremen | . | 13. 5. 11 | 20. 8. 12 | 30. 10. 11 |
| 2 | „Breslau" | 1909/10 | 4 550 | Vulcan | Stettin | . | 16. 5. 11 | 10. 5. 12 | 26. 9. 12 |
| 3 | „Stralsund" | 1910/11 | 4 550 | A. G. Weser | Bremen | . | 4. 11. 11 | 10. 12. 12 | — |
| 4 | „Straßburg" | 1910/11 | 4 550 | Kaiserliche Werft | Wilhelmshaven | . | 24. 8. 11 | 1. 10. 12 | — |
| 5 | „Karlsruhe" | 1911/12 | 4 900 | Germania | Kiel | . | 11. 11. 12 | — | (1913) |
| 6 | „Rostock" | 1911/12 | 4 900 | Howaldtswerke | Kiel | . | 12. 11. 12 | — | (1913) |
| 7 | „Ersatz Irene" | 1912/13 | ? | A. G. Weser | Bremen | . | — | — | (1914) |
| 8 | „Ersatz Prinzeß Wilhelm" | 1912/13 | ? | Kaiserliche Werft | Kiel | . | — | — | (1914) |

[1]) Torpedofahrzeuge, Unterseeboote und Hilfsschiffe ausgenommen. Die eingeklammerten Zahlen geben das Datum der voraussichtlichen Fertigstellung usw. an.

Digitized by Google

## England.

### Linienschiffe.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Orion" | 1909/10 | 22 860 | Regierungswerft | Portsmouth | 29. 11. 09 | 20. 8. 10 | 11. 9. 11 | 2. 1. 12 |
| 2 | „Monarch" | 1909/10 | 22 860 | Armstrong | Elswick | 1. 4. 10 | 30. 3. 11 | 2. 12. 11 | 6. 4. 12 |
| 3 | „Conqueror" | 1909/10 | 22 860 | Beardmore & Co. | Dalmuir | 5. 4. 10 | 1. 5. 11 | 21. 5. 12 | 23. 11. 12 |
| 4 | „Thunderer" | 1909/10 | 22 860 | Thames Iron Works | London | 13. 4. 10 | 1. 2. 11 | 28 2. 12 | 15. 6. 12 |
| 5 | „King George V." | 1910/11 | 23 370 | Regierungswerft | Portsmouth | 16. 1. 11 | 9. 10. 11 | 30. 10. 12 | 16. 11. 12 |
| 6 | „Centurion" | 1910/11 | 23 370 | = | Devonport | 16. 1. 11 | 18. 11. 11 | 7. 12. 12 | (4. 13) |
| 7 | „Ajax" | 1910/11 | 23 370 | Scott Shipb. Co. | Greenock | 27. 2. 11 | 21. 3. 12 | — | (7. 13) |
| 8 | „Audacious" | 1910/11 | 23 370 | Cammell, Laird & Co. | Birkenhead | 23. 3. 11 | 14. 9. 12 | — | (9. 13) |
| 9 | „Iron Duke" | 1911/12 | 25 400 | Regierungswerft | Portsmouth | 15. 1. 12 | 12. 10. 12 | — | (1. 14) |
| 10 | „Marlborough" | 1911/12 | 25 400 | = | Devonport | 25. 1. 12 | 24. 10. 12 | — | (1. 14) |
| 11 | „Benbow" | 1911/12 | 25 400 | Beardmore & Co. | Dalmuir | 30 5. 12 | — | — | (2. 14) |
| 12 | „Delhi" | 1911/12 | 25 400 | Vickers | Barrow | 31. 5. 12 | — | — | (5. 14) |
| 13 | „Queen Elizabeth" | 1912/13 | 27 400 | Regierungswerft | Portsmouth | 21. 10. 12 | — | — | (10. 14) |
| 14 | „Warspite" | 1912/13 | 27 400 | = | Devonport | 31. 10. 12 | — | — | (10. 14) |
| 15 | „Barham" | 1912/13 | 27 400 | J. Brown & Co. | Clydebank | — | — | — | (2. 15) |
| 16 | „Valiant" | 1912/13 | 27 400 | Fairfield Shipb. Co. | Govan | — | — | — | (2. 15) |

### Panzerkreuzer.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Lion" | 1909/10 | 26 770 | Regierungswerft | Devonport | 29. 11. 09 | 6 8. 10 | 30. 12. 11 | 4. 6. 12 |
| 2 | „Princeß Royal" | 1909/10 | 26 770 | Vickers | Barrow | 2. 5. 10 | 29. 4. 11 | 16. 8. 12 | 14. 11. 12 |
| 3 | „Australia" | 1909/10 | 19 100 | J. Brown & Co. | Clydebank | 23. 6. 10 | 25. 10. 11 | — | (4. 13) |
| 4 | „New Zealand" | 1909/10 | 19 100 | Fairfield Shipb. Co. | Govan | 20. 6. 10 | 1. 7. 11 | 9. 10. 12 | 19. 11. 12 |
| 5 | „Queen Mary" | 1910/11 | 27 430 | Palmers Iron & Shipb. Co. | Jarrow | 6. 3. 11 | 20. 3. 12 | — | (5. 13) |
| 6 | „Tiger" | 1911/12 | 28 500 | J. Brown & Co. | Clydebank | 20. 6. 12 | — | — | (5. 14) |

### Kleine Kreuzer.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Yarmouth" | 1909/10 | 5 330 | London & Glasgow Shipb. Co. | Glasgow | 27. 1. 10 | 12. 4. 11 | 12 | 18. 4. 12 |
| 2 | „Amphion" | 1910/11 | 3 500 | Regierungswerft | Pembroke | 15. 3. 11 | 4. 12. 11 | 11. 12 | (1. 13) |
| 3 | „Chatham" | 1910/11 | 5 490 | = | Chatham | 3. 1. 11 | 9. 11. 11 | 8. 11. 12 | 3. 12. 12 |
| 4 | „Dublin" | 1910/11 | 5 490 | Beardmore & Co. | Dalmuir | 4. 4. 11 | 30. 4. 12 | 2. 12. 12 | (2. 13) |
| 5 | „Southampton" | 1910/11 | 5 490 | John Brown & Co. | Clydebank | 30. 3. 11 | 16. 5. 12 | 3. 10. 12 | 26. 11. 12 |
| 6 | „Sydney" | 1910/11 | 5 490 | London & Glasgow Shipb. Co. | Glasgow | 11. 2. 11 | 29. 8. 12 | — | Frühjahr 1913 |
| 7 | „Melbourne" | 1910/11 | 5 490 | Cammell, Laird & Co. | Birkenhead | 14. 4. 11 | 30. 5. 12 | 30 10. 12 | |
| 8 | „Brisbane" | 1910/11 | 5 490 | Fitzroy Dock | Sydney | Ende 12 | — | — | — |
| 9 | „Fearleß" | 1911/12 | 3 500 | Regierungswerft | Pembroke | 15. 11. 11 | 12. 6. 12 | — | — |
| 10 | „Birmingham" | 1911/12 | 5 530 | Armstrong | Elswick | 12 | — | — | — |
| 11 | „Lowestoft" | 1911/12 | 5 530 | Regierungswerft | Chatham | 29. 7. 12 | — | — | — |
| 12 | „Nottingham" | 1911/12 | 5 530 | = | Pembroke | 13. 6. 12 | — | — | — |

Digitized by Google

| Lfde. Nr. | Schiffsname | Bauprogramm | Deplacement t | Bauwerft | Ort | Datum der Kiellegung | Datum des Stapellaufs | Datum des Beginns der Probefahrten | Datum des Eintritts in die Flotte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Noch: England.** | | | | | | | | |
| 13 | „A" | 1912/13 | — | Regierungswerft | Devonport | 24. 10. 12 | — | — | — |
| 14 | „B" | 1912/13 | — | " | Chatham | 29. 10. 12 | — | — | — |
| 15 | „C" | 1912/13 | — | Vickers | Barrow | — | — | — | — |
| 16 | „D" | 1912/13 | — | " | " | — | — | — | — |
| 17 | „E" | 1912/13 | — | Beardmore & Co. | Dalmuir | — | — | — | — |
| 18 | „F" | 1912/13 | — | " | " | — | — | — | — |
| 19 | „G" | 1912/13 | — | " | " | — | — | — | — |
| 20 | „H" | 1912/13 | — | Fairfield Shipb. Co. | Govan | — | — | — | — |
| | **Vereinigte Staaten von Amerika.** | | | | | | | | |
| | Linienschiffe. | | | | | | | | |
| 1 | „Arkansas" | 1909/10 | 26 420 | New York Shipb. Co. | Camden | 25. 1. 10 | 14. 1. 11 | 6. 12 | 17. 9. 12 |
| 2 | „Wyoming" | 1909/10 | 26 420 | Wm. Cramp & Sons | Philadelphia | 9. 2. 10 | 25. 5. 11 | 7. 12 | 25. 9. 12 |
| 3 | „New York" | 1910/11 | 27 430 | Regierungswerft | New York | 11. 9. 11 | 30. 10. 12 | — | } (12.13) |
| 4 | „Texas" | 1910/11 | 27 430 | Newport News Shipb. Co. | Newport News | 17. 4. 11 | 18. 5. 12 | — | |
| 5 | „Nevada" | 1911/12 | 27 940 | Fore River Shipb. Co. | Quincy | 5. 12 | — | — | } (1.15) |
| 6 | „Oklahoma" | 1911/12 | 27 940 | New York Shipb. Co. | Camden | 5. 12 | — | — | |
| 7 | „Pennsylvania" | 1912/13 | 28 000 | — | — | (5. 13) | — | — | (1916) |
| | **Frankreich.** | | | | | | | | |
| | Linienschiffe. | | | | | | | | |
| 1 | „Jean Bart" | 1910 | 23 470 | Regierungswerft | Brest | 10. 11. 10 | 22. 9. 11 | — | (1. 8 13) |
| 2 | „Courbet" | 1910 | 23 470 | " | Lorient | 1. 9. 10 | 23. 9. 11 | (1. 13) | (1. 8. 13) |
| 3 | „Paris" | 1911 | 23 470 | Forges et Chantiers | La Seyne | 10. 11. 11 | 28. 9. 12 | — | (1. 8. 14) |
| 4 | „France" | 1911 | 23 470 | Chantiers de la Loire | St. Nazaire | 30. 11. 11 | 7. 11. 12 | — | (1. 8. 14) |
| 5 | „Lorraine" | 1912 | 23 470 | Chantiers de l'Atlantique | " | 7. 11. 12 | — | (1. 6. 15) | — |
| 6 | „Bretagne" | 1912 | 23 470 | Regierungswerft | Brest | 22. 7. 11 | — | (1. 3. 15) | — |
| 7 | „Provence" | 1912 | 23 470 | " | Lorient | 7. 11 | — | (1. 3. 15) | — |
| | Panzerkreuzer. | | | | | | | | |
| 1 | „Waldeck Rousseau" | 1905 | 14 000 | Regierungswerft | Lorient | 15. 6. 06 | 4. 3. 08 | 10. 1. 11 | 10. 2. 12 |

Digitized by Google

## Japan.

### Linienschiffe.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Kawachi" | 1907 | 20 130 | Regierungswerft | Yokosuka | 1. 4.09 | 15.10.10 | 8. 1.12 | 8.12 |
| 2 | „Settsu" | 1907 | 20 130 | " | Kure | 18. 1.09 | 30. 3.11 | 5.12 | 10.12 |
| 3 | „Fuso" | 1911 | 31 300 | " | " | 11. 3.12 | — | — | (7.15) |

### Panzerkreuzer.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Kongo" | 1910 | 27 940 | Vickers | Barrow | 17. 1.11 | 18. 5.12 | — | (7.13) |
| 2 | „Hiyei" | 1911 | 27 940 | Regierungswerft | Yokosuka | 4.11.11 | 21.11.12 | — | (1914) |
| 3 | „Haruna" | 1911 | 27 940 | Kawasaki | Kobe | 16. 3.12 | — | — | (10.15) |
| 4 | „Kirishima" | 1911 | 27 940 | Mitsu Bishi | Nagasaki | 17. 3.12 | — | — | (10.15) |

### Kleine Kreuzer.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Yahagi" | 1909 | 5 000 | Mitsu Bishi | Nagasaki | 6. 4.10 | 3.10.11 | 8. 4.12 | 7.12 |
| 2 | „Hirado" | 1909 | 5 000 | Kawasaki | Kobe | 8.10 | 29. 6.11 | 29. 3.12 | 17. 6.12 |
| 3 | „Chikuma" | 1909 | 5 000 | Regierungswerft | Sasebo | 27. 5.10 | 30. 3.11 | 7. 2.12 | 5.12 |

## Italien.

### Linienschiffe.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Dante Alighieri" | 1907/08 | 21 000 | Regierungswerft | Castellamare | 6. 6.09 | 20. 8.10 | 15. 4.12 | 1.10.12 |
| 2 | „Conte di Cavour" | 1908/09 | 21 500 | " | Spezia | 10. 8.10 | 10. 8.11 | — | (9.13) |
| 3 | „Giulio Cesare" | 1909/10 | 22 500 | Ansaldo | Sestri Ponente | 23. 6.10 | 15.10.11 | — | (9.13) |
| 4 | „Leonardo da Vinci" | 1909/10 | 22 500 | Odero | " | 18. 7.10 | 14.10.11 | — | (9.13) |
| 5 | „Andrea Doria" | 1911/12 | 22 500 | Regierungswerft | Spezia | 24. 3.12 | — | — | (1914) |
| 6 | „Duilio" | 1911/12 | 22 500 | " | Castellamare | 24. 4.12 | — | — | (1914) |
| 7 | „Dandolo" | 1912/13 | 29 000 | Ansaldo | Sestri Ponente | — | — | — | — |
| 8 | „Morosini" | 1912/13 | 29 000 | Orlando | Livorno | — | — | — | — |

### Kleine Kreuzer.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Quarto" | 1908/09 | 3 300 | Regierungswerft | Venedig | 11.11.09 | 19. 8.11 | 17. 6.12 | 29.10.12 |
| 2 | „Marsala" | 1910/11 | 3 500 | " | Castellamare | 15. 2.11 | 21. 3.12 | — | (12.12) |
| 3 | „Nino Bixio" | 1910/11 | 3 500 | " | " | 15. 2 11 | 30.12.11 | — | (3.13) |
| 4 | „Libia" | [1]) | 3 800 | Ansaldo | Sestri Ponente | — | 11.11.12 | — | — |

[1]) 1912 angekauft, ursprünglich für die Türkei bestimmt.

Digitized by Google

| Lfde. Nr. | Schiffsname | Bau-programm | Deplacement t | Bauwerft | Ort | Datum der Kiellegung | Datum des Stapellaufs | Datum des Beginns der Probefahrten | Datum des Eintritts in die Flotte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Rußland.**[1] | | | | | | | | |
| | Linienschiffe. | | | | | | | | |
| 1 | „Petropawlowsk" | 1908 | 23 000 | Baltische Werft | St. Petersburg | 16. 6. 09[2] | 9. 9. 11 | — | (1914) |
| 2 | „Sfewastopol" | 1908 | 23 000 | " | " | 16. 6. 09[2] | 29. 6. 11 | — | (1914) |
| 3 | „Poltawa" | 1908 | 23 000 | Admiralitätswerft | " | 16. 6. 09[2] | 10. 7. 11 | — | (1914) |
| 4 | „Gangut" | 1908 | 23 000 | " | " | 16. 6. 09[2] | 7. 10. 11 | — | (1914) |
| 5 | „Alexander III." | 1911 | 22 500 | Iwanow & Bunge | Nikolajew | 30. 10. 11[2] | — | — | (1916) |
| 6 | „Imperatriza Maria" | 1911 | 22 500 | " | " | 30. 10. 11[2] | — | — | (1916) |
| 7 | „Jekatarina II" | 1911 | 22 500 | Belgische Werft | " | 1. 9. 12 | — | — | (1916) |
| | **Österreich-Ungarn.** | | | | | | | | |
| | Linienschiffe. | | | | | | | | |
| 1 | „Viribus Unitis" | 1910 | 21 370 | Stabilimento Tecnico | Triest | 23. 7. 10 | 24. 6. 11 | 8. 12 | 25. 9. 12 |
| 2 | „Tegetthoff" | 1910 | 21 370 | " | " | 10. 8. 10 | 21. 3. 12 | — | (Frühj. 13) |
| 3 | „Prinz Eugen" | 1910 | 21 370 | " | " | 15. 1. 12 | 30. 11. 12 | — | (1. 1. 14) |
| 4 | „VII" | 1910 | 21 370 | Danubius | Fiume | 29. 1. 12 | — | — | (7. 14) |
| | Kleine Kreuzer. | | | | | | | | |
| 1 | „Saida" | 1910 | 3 500 | Cantiere Triestino | Monfalcone | 9. 9. 11 | 26. 10. 12 | — | (1913) |
| 2 | „Helgoland" | 1910 | 3 500 | Danubius | Fiume | 11. 11 | 23. 11. 12 | — | (1913) |
| 3 | „Novara" | 1911 | 3 500 | " | " | — | — | — | (1914) |

[1]) Außer den aufgeführten Schiffen sind gegen Ende 1912 noch in Bau gegeben, soweit bekannt aber noch nicht begonnen worden: 4 Panzerkreuzer von 30 000 t, davon 2 bei der Baltischen Werft, 2 bei der Galeereninsel-Werft; 6 Kreuzer von je 6500 t, davon 2 bei Putilow, St. Petersburg, 2 bei der Russischen Gesellschaft in Reval, 2 bei den Vereinigten Werften in Nikolajew; 2 Kreuzer von je 4500 t bei Schichau, Danzig.

[2]) Datum der Kielweihe.

Digitized by Google

## Argentinien.

### Linienschiffe.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Moreno" . . . . . | 1910 | 28 000 | New York Shipb. Co. | Camden | 9. 7.10 | 23. 9.11 | — | (1913) |
| 2 | „Rivadavia" . . . . . | 1910 | 28 000 | Fore River Co. | Quincy | 25 5.10 | 26. 8.11 | — | (1913) |

## Brasilien.

### Linienschiffe.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Rio de Janeiro" . . . . | 1907 | 28 000 | Armstrong | Elswick | 14. 9.11 | — | — | (1914) |

## Chile.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Almirante Latorre" . . . | 1911 | — | Armstrong | Newcastle | 15.12.11 | — | — | (12.14) |
| 2 | „Almirante Cochrane" . . . | 1911 | — | " | " | 9.12 | — | — | ( 3.15) |

## Spanien.

### Linienschiffe.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „España" . . . . . | 1909 | 15 700 | Regierungswerft | Ferrol | 4. 1.10 | 5. 2.12 | — | (10. 13) |
| 2 | „Alfonso XIII." . . . . . | 1909 | 15 700 | " | " | 23. 2.10 | — | — | (10. 14) |
| 3 | „Jaime I." . . . . . | 1909 | 15 700 | " | " | 5. 2.12 | — | — | (10. 16) |

## Türkei.

### Linienschiffe.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Reshad V." . . . . . | 1911 | 23 000 | Vickers | Barrow | 6.12.11 | — | — | (1914) |
| 2 | „N" . . . . . | 1911 | 23 000 | Armstrong | Elswick | ? | — | — | ( . ) |

## China.

### Kleine Kreuzer.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | „Ying Swei" . . . . . | 1910 | 2 500 | Vickers | Barrow | — | 14. 7.11 | 11.11 | — |
| 2 | „Chao Ho" . . . . . | 1910 | 2 800 | Armstrong | Elswick | 7.11.10 | 23 10.11 | 1.12 | — |
| 3 | „Fei Hung" . . . . . | 1910 | 2 600 | New York Shipb. Co. | Camden | Anf. 1911 | 4. 5.12 | — | — |

Digitized by Google

**Schweden.** Das Verfahren der liberalen Regierung, den bereits 1911 beschlossenen Bau eines Panzerschiffes von 6800 t zugunsten der Beschaffung von Torpedo- und Unterseebooten zurückzustellen, hat im Lande große Entrüstung verursacht und zu einer allgemeinen Geldsammlung Veranlassung gegeben, durch welche in kurzer Zeit ein Betrag von 18 Mill. ℳ aufgebracht wurde. Hiervon wurden der Regierung 14,5 Mill. ℳ für den Bau des Panzerschiffes zur Verfügung gestellt. Da die Forderungen der einheimischen Werften über diese Summe hinausgingen, versuchte die Regierung zunächst, fremde Werften heranzuziehen, und dann, das Deplacement des zu bauenden Schiffes herabzusetzen, mußte aber angesichts des Volksunwillens hierauf verzichten. Schließlich ist das Schiff, das den Namen „Sverige" erhalten hat, für den angegebenen Betrag bei den Götawerken in Gothenburg in Bau gegeben worden. Es erhält ein Deplacement von 7100 t und soll mit Turbinen von 20 000 PS 22,5 kn laufen. Die Armierung besteht aus vier 28 cm-Geschützen L/45, acht 15 cm-SK L/50, sechs 7,6 cm-SK und zwei 53 cm-Torpedorohren. Panzerschutz für Wasserlinie und schwere Artillerie 220 mm.

Drei Unterseeboote sind auf schwedischen Werften im Bau.

Personalbestand für 1912 5717 Köpfe.

**Spanien.** Die Ausführung des Flottenbauprogramms vom Jahre 1908 (3 Linienschiffe von 15 700 t, 4 Kanonenboote von 800 t, 3 Zerstörer von 370 t und 24 Torpedoboote von 180 t) schreitet nur langsam vorwärts, wenn auch in letzter Zeit der Bau der Linienschiffe anscheinend eifriger gefördert wird. In die Front getreten sind bis jetzt nur die 4 Kanonenboote und 3 Torpedoboote. Das erste Linienschiff, „España", ist am 5. Februar 1912 nach 26 monatiger Bauzeit in Ferrol vom Stapel gelaufen und soll zu Anfang 1913 die Probefahrten aufnehmen. Auf der freigewordenen Helling ist sofort mit dem Bau des dritten Linienschiffes, „Jaime I.", begonnen. Ein weiterer Flottenplan ist bereits in Vorbereitung. Er umfaßt den Bau von 3 Linienschiffen zu 21 000 t, 2 Kreuzern von 5000 bis 6000 t, 9 Zerstörern und 3 Unterseebooten.

Personalbestand 1912: 665 Offiziere und 9500 Mann, darunter 3000 Seesoldaten.

**Türkei.** Die beiden im Jahre 1911 in England bestellten Linienschiffe haben ein Deplacement von 23 500 t und gleichen im allgemeinen den englischen Schiffen der „King George V."-Klasse, nur daß sie bei einem um 500 t geringeren Deplacement eine stärkere Nebenarmierung (15,2 cm- statt 10,2 cm-SK) und etwas schwächeren Panzerschutz haben. Das bei Vickers seit Dezember 1911 auf Stapel stehende Schiff, „Reschad V.", ist bereits ziemlich weit vorgeschritten, doch sollen die Arbeiten vorläufig eingestellt sein. Das zweite, von Armstrong zu bauende Schiff, ist entweder noch gar nicht begonnen oder befindet sich in den ersten Baustadien. Die Absicht, die Schiffe zu verkaufen, wird türkischerseits bestritten, doch ist mit Rücksicht auf die Finanzlage der Türkei damit zu rechnen.

Sieben Kanonenboote von 510 t und 14 kn Geschwindigkeit sind in Frankreich in Bau (4 in St. Nazaire, 3 in La Seyne). Am 4. Dezember 1912 lief auf der Germaniawerft in Kiel der Minenleger „Nusrat" vom Stapel, der in Friedenszeiten auch als Schlepper Verwendung finden soll; Länge 40 m, Breite 7,5 m, Tiefgang 2,5 m, Deplacement 380 t, 1200 PS, Geschwindigkeit 15 kn, Armierung zwei Maschinengewehre, 25 Minen.

Während des italienisch-türkischen Krieges lag die türkische Flotte untätig in den Dardanellen; über ihre Tätigkeit im Kriege gegen die Balkanstaaten siehe November- und Dezemberheft 1912.

Digitized by Google

Verloren gingen im Kriege gegen Italien das Küstenpanzerschiff „Avn-Illah", das Kanonenboot „Seddul-Bahir" und vier Torpedoboote, im Kriege gegen die Balkanstaaten das nicht mehr armierte Küstenpanzerschiff „Fetsch-i-Bülend" und das Torpedoboot „Antalia".

**Uruguay.** Der geschützte Kreuzer „Montevideo" (früher der italienische „Dogali", 3000 t) ging am 12. November 1912 durch Strandung an der brasilianischen Küste verloren.

---

# Monatsrundschau.

**Deutschland.** Marine-Etat. Nach den Ende Dezember veröffentlichten Angaben über den Marine-Etat für 1913 werden folgende Ausgaben gefordert (in Klammern die Zahlen für 1912):

| | | |
|---|---|---|
| Ordentlicher Etat: | | |
| Fortdauernde Ausgaben . . . . . | 197 209 263 ℳ | (181 103 158 ℳ) |
| Einmalige Ausgaben . . . . . | 228 747 751 „ | (207 233 465 „) |
| Außerordentlicher Etat . . . . . | 51 150 000 „ | ( 82 570 000 „) |
| Zusammen . . . | 477 107 014 ℳ | (470 906 623 ℳ) |

Die Einnahmen sind auf 1 103 822 ℳ veranschlagt gegen 1 031 367 ℳ im Vorjahre. Der Kiautschou-Etat schließt in Einnahme und Ausgabe mit 16 787 625 ℳ ab; der Reichszuschuß beträgt 9 507 780 ℳ, d. h. 740 215 ℳ mehr als 1912.

Mit den im Bau befindlichen Schiffsvermehrungsbauten wird der Sollbestand des Flottengesetzes an Linienschiffen, Großen Kreuzern und Kleinen Kreuzern bis auf 2 Linienschiffe und 3 Kleine Kreuzer erreicht.

Zur Durchführung des Flottengesetzes sind neue Stellen für Offiziere und Beamte (Zahlmeister) vorgesehen, und zwar

beim Seeoffizierkorps: 30 Fregatten- oder Korvettenkapitäne, 26 Kapitänleutnants sowie 77 Oberleutnants und Leutnants zur See;

beim Ingenieurkorps: 6 Chefingenieure oder Oberstabsingenieure, 8 Stabsingenieure, 13 Oberingenieure und 21 Ingenieure;

beim Sanitätsoffizierkorps: 5 Oberstabsärzte, 6 Stabsärzte sowie 7 Oberassistenzärzte nnd Assistenzärzte;

für Zahlmeister: 6 Stabszahlmeister und 11 Zahlmeister.

Bei dem militärischen Personal der oberen Dienstgrade, soweit es von den Bedarfsberechnungen zum Flottengesetz nicht betroffen wird, sollen folgende Vermehrungen eintreten:

beim Waffenwesen: 3 Feuerwerkskapitänleutnants und 5 Feuerwerksleutnants;

beim Torpedowesen: 1 Torpederkapitänleutnant, 1 Torpedooberstabsingenieur und 1 Torpedoingenieur;

beim Minenwesen: 1 Torpederkapitänleutnant und 4 Torpederleutnants.

An neuen Stellen für pensionierte Offiziere sollen hinzutreten:

beim Seeoffizierkorps 5 Stellen;

beim Ingenieurkorps 3 Stellen.



Digitized by Google

Die Erhöhung des Personalbestandes in den Dienstgraden vom Deckoffizier abwärts beträgt 6125 Köpfe (einschließlich 300 Schiffsjungen).

Die Ausgaben für Indienstthaltungen sind hauptsächlich wegen vermehrter Indienststellungen von Schiffen größeren Typs um 5 558 000 ℳ höher als im Vorjahre, nämlich mit 57 052 000 ℳ angesetzt.

Die Ausgaben für das Waffenwesen erfahren eine weitere Steigerung von 2 617 984 ℳ gegen das Vorjahr.

Von neuen Maßnahmen ist die beabsichtigte Einführung einer Unterseebootsstellenzulage für die Offiziere und Mannschaften der Unterseeboote als Entgelt für den schweren und aufreibenden Dienst an Bord dieser Fahrzeuge hervorzuheben. Die Kosten sind auf 133 000 ℳ veranschlagt.

Es werden gefordert:

Erste Raten für das Linienschiff „Ersatz Wörth", das Linienschiff „T", den Großen Kreuzer „Ersatz Hertha", die Kleinen Kreuzer „Ersatz Gefion" und „Ersatz Hela", den Bau der Kaiserlichen Yacht „Ersatz Hohenzollern" und das Kanonenboot „C" sowie eine Torpedobootsflottille; ferner der volle Bedarf für den Bau eines Verkehrsdampfers für das I. Geschwader;

zweite Raten für das Linienschiff „Ersatz Brandenburg", den Großen Kreuzer „Ersatz Kaiserin Augusta", für die Kleinen Kreuzer „Ersatz Irene" und „Ersatz Prinzeß Wilhelm";

dritte Raten für die Linienschiffe „Ersatz Kurfürst Friedrich Wilhelm", „Ersatz Weißenburg" und „S" sowie für den Großen Kreuzer „K";

Schlußraten für die Linienschiffe „Kaiserin", „König Albert" und „Prinzregent Luitpold", für den Großen Kreuzer „Seydlitz", für die Kleinen Kreuzer „Ersatz Seeadler" und „Ersatz Geier" sowie für 1 Torpedobootsflottille. Für Unterseeboote sind wie im Jahre 1912 20 000 000 ℳ eingestellt; für Beschaffungen, Anlagen und Versuche auf verkehrstechnischem Gebiete werden 2 600 000 ℳ angefordert.

Erste Raten für die Bedürfnisse der Werften sind eingesetzt:

bei der Werft Wilhelmshaven: zur Verlegung des Torpedobetriebs des Torpedoressorts nach dem neuen Werftgelände bei Mariensiel, zum Umbau von Gleisanlagen, für die Sicherung der Wasserversorgung der Flotte und der Werft, zur Herrichtung von Schiffsliegeplätzen, zum Ersatz einer Dockpumpenanlage, für die Beschaffung eines Schwimmkrans; zweier Schleppdampfer und eines Schmierölbampfers;

bei der Werft Kiel: zur Erweiterung der elektrischen Zentrale, desgleichen des Torpedolagerhauses und der Torpedoreparaturwerkstatt, der Wassergewinnungs- und Enthärtungsanlage und der Einrichtungen auf den Kohlenhäfen zu Kiel und Brunsbüttelkoog;

für die Werft Danzig: zur Überdachung des Pfandgrabens für den Bau von Unterseebooten;

außerdem: zur Vermehrung der Kohlen- und Heizölvorräte, zum Ersatzbau von zwei Peilbooten und zur weiteren Verbesserung der Schiffsfunkentelegraphie.

Für Zwecke der Artillerieverwaltung werden neu gefordert Mittel für den Bau von 3 Geschoßmagazinen in Mariensiel, von 2 desgleichen in Dietrichsdorf, für 1 Munitionsmaterialienmagazin in Mariensiel, für 2 Dienstwohngebäude für Feuerwerkspersonal dort sowie für die Beschaffung von Handwaffen.

Beim Torpedowesen sind neu vorgesehen der Ausbau der Torpedoschulschiffsbrücke in Mürwik, die Erweiterung der Gießerei der Torpedowerkstatt in Friedrichsort und die Erweiterung der Torpedoschießstandsanlage in Strande bei Friedrichsort.

Digitized by Google

Beim Minenwesen sind in Aussicht genommen die Neu- und Ersatzbeschaffung sowie Grundreparatur einiger Sperrfahrzeuge, die Vermehrung und Verbesserung des Materials für den Minensuchdienst, die Verbesserung der Hafenschutzsperren, die Verbesserung der Unterwasserverteidigung der Elbe, der Bau eines Minenhauses in Groden bei Cuxhaven, die Erweiterung einiger Nebenanlagen dort und die Erweiterung des Werkstattgebäudes des Minendepots in Friedrichsort.

Für Garnisonverwaltungszwecke sind u. a. beabsichtigt in Wilhelmshaven der Bau eines Mietwohngebäudes für einen Admiral, der Bau von Wohnungen für verheiratete Unteroffiziere, die Anlage eines neuen Garnisonfriedhofes und die Erweiterung der Schießstandsanlagen; ferner der Bau von Wohnbaracken bei den Cuxhavener Festungswerken, der Bau einer Kasernenanlage auf Wangeroog, der Bau von Wohnhäusern für Deckoffiziere und Unteroffiziere in Sonderburg.

Die Fortführung des Baues eines Dienstgebäudes für die obersten Marinebehörden bedingt einen Bedarf von 2 000 000 ℳ.

Bei der Lazarettverwaltung sollen das Marinelazarett in Wilhelmshaven durch Erbauung eines Krankenblocks erweitert und die Kriegssanitätsausrüstungen der Schiffe und der Festungslazarette ergänzt werden.

Im allgemeinen Schiffahrtsinteresse ist vorgesehen die Modernisierung der Kompaßausrüstung fertiger Schiffe, die Beschaffung von Instrumenten und Lehrmitteln für Vermessungszwecke, Beschaffungen zur Verbesserung von Seezeichen in der Jade, in den Gewässern bei Helgoland und in der Kieler Förde, ein Beitrag zu den Kosten der Errichtung eines Leuchtfeuers bei Kragesand (Flensburger Förde) und die Erweiterung der Büchereiräume bei der Seewarte.

— Die Hochseeflotte. Das I. Geschwader und die Aufklärungsschiffe vereinigten sich Mitte November mit dem II. Geschwader in Kiel und traten dann die erste Winterreise in der geschlossenen Hochseeflotte an. Nach ihrer Beendigung gingen das I. Geschwader sowie die Panzerkreuzer „Moltke“ und „von der Tann“ nach Wilhelmshaven auf dem Wege um Skagen zurück, während das II. Geschwader, der Große Kreuzer „Yorck“ und die 1. bis 4. Torpedobootsflottille nach Kiel detachiert wurden.

Am 8. Dezember ist die V. Division der Hochseeflotte, bestehend aus den Linienschiffen „Kaiser“, „Braunschweig“ und „Elsaß“, gebildet worden. Letztere beiden Schiffe, die seit dem 1. Oktober reduzierte Mannschaft gehabt hatten, begannen bereits am 1. Dezember wieder ihre Besatzung aufzufüllen. S. M. S. „Kaiser“ war am 7. Dezember aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen worden. Die neue Division bleibt vorläufig in Kiel.

— Indienststellung. S. M. S. „Stralsund“ ist am 10. Dezember in Wilhelmshaven in Dienst gestellt worden.

— Stapellauf. Torpedoboot „S 20“ ist am 4. Dezember in Elbing vom Stapel gelaufen.

Das Lehrgeschwader, bestehend aus den Schiffen „Friedrich Carl“, (Flaggschiff) „Magdeburg“, „München“, „Hamburg“, zwei Torpedobootsflottillen und der Unterseebotsflottille, ist am 15. Dezember in Kiel zusammengetreten und tritt von dort aus eine achttägige Übungsfahrt an.

Die Unterseebootsflottille unternahm Anfang Dezember eine zehntägige Übungsfahrt in die Nordsee.

— Probefahrtsergebnis. S. M. S. „Straßburg“ erreichte am 12. Dezember an der Neukruger Meile eine Höchstgeschwindigkeit von 28,28 kn.

Die Stationierung S. M. S. „Arcona“ in Emden gab Anlaß zu einer feierlichen Begrüßung des Schiffes durch die Behörden der Stadt. Der Oberbürger-



Digitized by Google

meister wies auf Emdens Vergangenheit und auf die Begründung der kurbrandenburgischen Flotte hin, deren Heimathafen die alte friesische Seestadt war. Auf das Sr. Majestät dem Kaiser übersandte Huldigungstelegramm lief die Antwort an den Oberbürgermeister ein: „Ich danke Ihnen, den städtischen Kollegien, Behörden, Vereinen und allen Festteilnehmern herzlichst für den Huldigungsgruß aus Nesserland. Möge die gemeinsame Freude, ebenso wie die gemeinsame auf das Wohl des Vaterlandes gerichtete Tätigkeit diesem zum Heil und Segen gereichen."

— Schiffe im Auslande. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Scharnhorst" hat seine Herbstinstandsetzung in Tsingtau beendet und ist nach Schanghai gegangen, um dort den Geschwaderchef wieder an Bord zu nehmen, der an Bord des Kanonenbootes „Luchs" eine längere Reise den Yangtse aufwärts gemacht hat. „Luchs" ist nach Anlaufen von Amoy und Hongkong dann nach Manila in See gegangen, nachdem er in Schanghai noch seinen neuen Kommandanten erhalten hatte. S. M. S. „Gneisenau" lag längere Zeit vor Schanghai, hat auf einen Tag Amoy angelaufen und ist für die Weihnachtszeit wieder nach Amoy gegangen. „Leipzig" ist von Tsingtau nach Schanghai zurückgegangen und hat dort die „Emden" abgelöst, welche zunächst nach Korea (Tschemulpo) dampfte, um dort den deutschen Dampfer „Deike Rickmers" abzuschleppen. Darauf kehrte „Emden" nach nur eintägigem Besuche von Tsingtau nach Schanghai zurück. Sie ist von dort über Nimrodsund und Futschau nach Hongkong entsandt worden. „Nürnberg" überholt noch in Tsingtau. Kanonenboot „Iltis" ist noch auf dem Yangtse und liegt vor Hankau, „Jaguar" ging von Hongkong, wo der neue Kommandant an Bord kam, nach Swatau und Schanghai. „Tiger" ist während des letzten Monates in Tsingtau geblieben.

Das Flußkanonenboot „Tsingtau" hat weiterhin seine Station auf dem Kanton-Flusse behalten und nacheinander Kongmoon, Canton, Seinam, Wutschau, Sainam, Canton und Hongkong besucht. „Vaterland" war in Hankau, Kiukiang und Tschinkiang, „Otter" in Tschungking. — Die beiden Torpedoboote „Taku" und „S 90" blieben in Tsingtau.

Mittelmeerdivision. Die gegenwärtig stattfindenden Friedensverhandlungen zwischen den Vertretern der Balkanstaaten haben die Lage im östlichen Mittelmeer entschieden weniger bedrohlich für unsere dortigen Interessen erscheinen lassen, so daß das Flaggschiff „Goeben" mit der „Loreley" allein zum Schutze der Deutschen vor Konstantinopel geblieben ist. „Breslau" hat eine Rundfahrt in levantinischen Häfen unternommen und hierbei Alexandrette, Port Said, Haifa und Mersina besucht. Sie liegt jetzt wieder vor Alexandrette. „Hertha" ging von ihrer bisherigen Station vor Mersina über Beirut und Jaffa nach Alexandrien, „Vineta", die mit vor Konstantinopel gelegen hatte, nach Alexandrien. Der Kleine Kreuzer „Geier" lag abwechselnd vor Haifa und Beirut und lief zwischendurch Port Said zum Kohlennehmen an.

Australische Station. „Condor" ist von den Westkarolinen (Angaur) nach Deutsch Neu-Guinea gedampft und hat hier längere Zeit in Friedrich Wilhelmshafen gelegen. Das Schiff ist darauf nach Rabaul in Neu-Pommern gegangen. „Cormoran" ist von Australien, wo er zuletzt fast 14 Tage in Melbourne lag, nach Neuseeland gegangen und hat dort bisher Wellington und Auckland besucht. „Planet" liegt vor Matupi auf Vermessungsstation.

Ostafrikanische Station. „Seeadler" ist von Daressalam südlich nach Lourenço Marquez und Durban gedampft.

Westafrikanische Station. Die Lage in der Negerrepublik Liberia, in welcher schon seit längerer Zeit Ausschreitungen und Bedrohungen der Eingeborenen gegen deutsche Reichsangehörige an der Tagesordnung sind, hat sich derart zugespitzt, daß dem dorthin gesandten Kanonenboot „Panther" der in Duala liegende „Eber"

Digitized by Google

zu Hilfe gesandt werden mußte. Beide Schiffe waren zunächst vor der Hauptstadt Monrovia vereinigt, inzwischen hat „Panther" dann noch vor Kola, Gran Bassa, Rock Cess und River Cess die Flagge gezeigt. — Das Vermessungsschiff „Möwe" ist von Lüderitzbucht nach Kapstadt gegangen. Das Schiff hat fast ein volles Jahr in den Gewässern um Swakopmund und Lüderitzbucht hydrographische Aufnahmen machen müssen.

Amerikanische Station. Der Kleine Kreuzer „Bremen" hat nach 14tägigem Aufenthalt in Montevideo eine Woche in Buenos Aires zugebracht und ist darauf nach Santos gegangen. Der Schulkreuzer „Hansa", welcher von Havana zu vierwöchigen Schießübungen nach St. Thomas gegangen war, ist nach Kingston (Jamaica) unterwegs und wird dort vermutlich Weihnachten feiern. „Victoria Luise", welche gleichfalls vom 17. November bis 12. Dezember vor St. Thomas übte, erreichte am 13. Dezember Willemstad auf Curaçao.

Ablösungstransporte. R.P.D. „Prinzeß Alice" hat mit dem Fähnrichstransport für das Kreuzergeschwader über Schanghai Tsingtau erreicht und die Rückreise angetreten. Der Dampfer „Eleonore Woermann" ist mit den abgelösten Besatzungen von „Eber" und „Panther" von Duala nach Hamburg zurückgekehrt. R.P.D. „Prinzessin" brachte die abgelöste „Möwe"-Besatzung von Lüderitzbucht nach Kapstadt und schiffte sie dort auf den Dampfer „Prinzregent" über, welcher am 16. Dezember in Hamburg angekommen ist. R.P.D. „Kleist" mit dem Rekrutentransport für die Marinefeldbatterie hat am 19. Dezember Tsingtau erreicht. R.P.D. „Yorck" mit den abgelösten Mannschaften des Kreuzergeschwaders hat von Schanghai am 23. November die Heimreise fortgesetzt und wird am 5. Januar in Bremerhaven erwartet.

— Fischereischutzdienst. S. M. S. „Zieten" ist von seiner letzten diesjährigen Reise nach den Fischgründen nach Wilhelmshaven zurückgekehrt, wo er vorläufig bleibt, um zu überwintern. Die Besatzung ist bis zum Frühjahr reduziert worden; der Fischereischutzdienst wird während der kommenden drei Wintermonate von den Fischerei-Torpedobooten allein wahrgenommen.

— Personalien. Aus Anlaß des Heimganges Sr. Königl. Hoheit des Prinzregenten Luitpold von Bayern erging folgender Marinebefehl des Kaisers:

„Der schwere Verlust, welchen durch das Hinscheiden Seiner Königlichen Hoheit des Prinzregenten Luitpold von Bayern der Wille des Allmächtigen dem Bayerischen Lande auferlegt hat, wird wie von mir und meinem Hause auch von meiner Marine auf das tiefste empfunden. Hat doch erst vor kurzem der innige Zusammenhang des Dahingegangenen mit unserer Wehrmacht zur See in der Namensgebung des Linienschiffes „Prinzregent Luitpold" erneuten und fortlebenden Ausdruck erfahren. Als sichtbares Zeichen der Trauer meiner Marine bestimme Ich:

1. Offiziere und Beamte meiner Marine haben 14 Tage hindurch Trauerflor um den linken Unterarm anzulegen. 2. Bei den Offizieren und Beamten meines Linienschiffes „Wittelsbach" dauert diese Trauer 3 Wochen. 3. Meine Schiffe in der Heimat haben halbstocks zu flaggen und am Tage der Beisetzung Mittags 12 Uhr einen Trauersalut von 21 Schuß zu feuern. Mit der Beendigung des Trauersaluts sind die Flaggen wieder vorzuheißen. 4. An Beisetzungsfeierlichkeiten hat Abordnung „Wittelsbach" teilzunehmen, bestehend aus Kommandanten, einem Stabsoffizier, einem Kapitänleutnant, einem Oberleutnant zur See oder Leutnant zur See, je einem Deckoffizier, Unteroffizier und Gemeinen. Sie haben diese Ordre meiner Marine bekanntzugeben.

Neues Palais, den 12. Dezember 1912. Wilhelm.

An den Reichskanzler (Reichs-Marine-Amt)."

Digitized by Google

Das überaus rege und fördernde Interesse des dahingeschiedenen Bundesfürsten für die Marine zeigte sich besonders in seiner lebhaften Mitarbeit am Zustandekommen des ersten Flottengesetzes, an seiner persönlichen Teilnahme an der Eröffnung des Nordostseekanals und an seiner oft betätigten Freude an der Tüchtigkeit seiner bayerischen Landeskinder, die sich dem Dienste in der Flotte widmeten. Die dankbare Marine wird dessen eingedenk bleiben.

Der alte Jürgen Boomgarden, der letzte noch überlebende Zeuge der allerersten Anfänge unserer Marine, ist gleichfalls im 92. Lebensjahre zur letzten Musterung abberufen worden. Sein Name ist oft in diesen Blättern lobend erwähnt worden; er diente noch unter dem tapferen Admiral Brommy auf der alten „Barbarossa" und kämpfte unter ihm gegen die Dänen. Er ruhe in Frieden als einer der letzten aus einer großen Zeit!

Der Gründer des Seefischerei-Vereins, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat Dr. Herwig, früherer Präsident der Klosterkammer in Hannover, ist in Groß-Lichterfelde gestorben. Dr. Herwig hat sich unvergängliche Verdienste um die deutsche Seefischerei erworben, deren hohe nationale Bedeutung er schon zu einer Zeit erkannte, als sie im Volk noch wenig gewürdigt wurde. 1885 gründete er den unter dem Protektorat des Kaisers stehenden deutschen Seefischerei-Verein, dessen Präsident er war, bis er aus Gesundheitsrücksichten sein Amt niederlegte. Bei den großen Fischereedereien wie bei den Kleinfischern hat sich der Verstorbene ein bleibendes Denkmal geschaffen.

— Luftdienst. Für die im neuen Etat angeforderte Marine-Luftfahrer-Abteilung ist Gelände für Wohngebäude und eine drehbare Luftschiffhalle bei Cuxhaven angekauft worden. Als Stamm für diese Abteilung sind rund 200 Mann einschließlich der Deckoffiziere und Unteroffiziere gefordert worden.

Marineflugzeug „Westpreußen". Das „Albatroß"-Wasserflugzeug, das unter Leitung Thelens bei der zweiten Prüfung in Putzig die vorgeschriebenen Bedingungen am besten erfüllte, wurde für die Marine angekauft, und zwar von den Geldern, welche die Provinz Westpreußen zum Ankauf eines Wasserflugzeuges gesammelt hatte. Das Flugzeug hat den Namen „Westpreußen" erhalten, auf den es am 15. Dezember in einem feierlichen Akt durch die Gemahlin des Oberpräsidenten mit einer Flasche flüssiger Luft getauft worden ist. Der Kaufpreis betrug 30000 *M*.

Das Marineluftschiff „L 1", welches vorläufig noch in Johannisthal stationiert bleibt, machte auch im letzten Monat häufige und längere Übungsfahrten, an denen u. a. der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts sowie mehrere Reichstagsabgeordnete teilnahmen.

— Ein neues Seeschiff mit Motorenantrieb ist am 28. November von der Germaniawerft in Kiel vom Stapel gelassen worden. Das Schiff, als Tankdampfer für die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Hamburg, in Bau gegeben und „Hagen" getauft, ist 122 m lang und hat eine größte Tragfähigkeit von 7770 t.

Die Maschinenanlage besteht aus zwei einfach wirkenden, sechszylindrigen, umsteuerbaren Germania-Ölmotoren, System Diesel, von je 1150 PSe und soll dem Schiff eine Geschwindigkeit von 10,5 kn verleihen.

Da „Hagen" beim Stapellauf bereits die Hauptmotoren und fast die gesamte Ausrüstung an Bord hatte, ist die Fertigstellung des Schiffes binnen kurzem zu erwarten. Den Probefahrten des „Hagen" sieht man ebenso wie denen des Schwester-

Digitized by Google

schiffes und des dritten auf der Germaniawerft für die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft im Bau befindlichen Tankschiffes, das mit 15000 t Tragfähigkeit und fast 4000 PSe Maschinenleistung das größte zur Zeit im Bau befindliche Motorschiff ist, in Fachkreisen mit großem Interesse entgegen.

T. T.

⚜

**England.** Allgemeine Lage. In der Hauptstadt des englischen Reiches haben die unverbindlichen Besprechungen der Botschafter über die durch den Balkankrieg aufgeworfenen Probleme begonnen, und am gleichen Orte finden die Friedensverhandlungen zwischen den am Balkankrieg unmittelbar beteiligten Staaten statt. England ist im besten Einvernehmen mit Deutschland auch weiterhin bemüht, den Frieden für Europa zu wahren. — Ein größerer Streik der Bahnbeamten ist nach neuntägiger Dauer beendigt, nachdem die Forderung der Streikenden auf Wiedereinstellung eines wegen angeblicher Trunkenheit entlassenen Lokomotivführers erfüllt worden ist.

— Marinepolitik. Der mit Spannung erwartete Gesetzentwurf der kanadischen Regierung über die Beisteuer zur Flotte des Mutterlandes ist dem Parlament mit einer begleitenden Denkschrift der englischen Admiralität vorgelegt worden. Er sieht eine Summe von 142,8 Mill. ℳ für den Bau von 3 Kampfschiffen größten Typs vor. Diese Beisteuer soll sofort gezahlt werden. Die Schiffe sollen einen Teil der englischen Marine bilden; die Schaffung einer eigenen kanadischen Marine scheint also zunächst von der Regierung aufgegeben zu sein. Die Rede des kanadischen Premierministers Mr. Borden stützte sich hauptsächlich auf die Denkschrift der englischen Admiralität, die sich zum größten Teil mit der Verstärkung der deutschen Flotte beschäftigt und namentlich den Stärkevergleich England-Deutschland für 1915 in den Vordergrund stellt. Die Dringlichkeit einer sofortigen Beisteuer begründete Mr. Borden damit, daß vor 12 Jahren noch die englische Flagge auf allen Meeren die herrschende gewesen, daß ihre Herrschaft jetzt aber lediglich auf die Nordsee beschränkt sei. Aus der Beisteuer aber müsse auch Kanada das Recht erwachsen, an den Fragen der äußeren Politik mitzuarbeiten. Der hierauf bezügliche Teil der Rede lautet: „Wenn Großbritannien nicht länger das Recht der alleinigen Verantwortung für die Verteidigung der Weltmeere für sich in Anspruch nimmt, so kann es auch nicht länger die alleinige Verantwortung und die ausschließliche Kontrolle in der äußeren Politik beanspruchen, die eng, entscheidend (vitally) und ständig verknüpft ist mit der Frage der Reichsverteidigung, an der die Tochterländer sich beteiligen." Die Aufnahme des Gesetzentwurfs war auf Seiten der regierungsfreundlichen Parlamentarier begeistert. Sie klang in ein »God save the king« aus, in das auch die Opposition nach kurzem Zögern einstimmte. Die Presse verhält sich größtenteils zustimmend. Auch der Führer der Opposition, der liberale frühere Premierminister Sir Wilfried Laurier, war grundsätzlich für Bewilligung von Großkampfschiffen, aber unter wesentlich anderen Bedingungen. Er beantragte: Bau zweier Linienschiffe, die von Kanada bemannt und in Dienst gehalten und England je nach Bedarf zur Verfügung gestellt werden; Schaffung einer kanadischen Marine, Vorbehalt über die jeweilige aktive Beteiligung an militärischen Konflikten Englands mit anderen Mächten. Er führte aus, die von Mr. Borden verlesene Denkschrift der englischen Admiralität bewiese keineswegs das Vorliegen von Not oder Gefahr.

Die gesamte englische Presse ist hocherfreut über die über Erwarten große Vorlage, vor allem über ihr moralisches Element, und rühmt in den wärmsten Ausdrücken

Digitized by Google

die Opferfreudigkeit des Tochterlandes, die eine Wiedergeburt des Imperialismus bedeute. Je stärker die Bürde geworden sei, desto fester der Zusammenschluß aller britischen Kolonien zur gemeinsamen Tat. Die englischen Minister sind zurückhaltender und lehnen Anfragen im Parlament mit der Begründung ab, der kanadische Entwurf sei noch nicht Gesetz geworden. Schwierigkeiten wird auch die Frage der Teilnahme an der äußeren Politik machen. Die englische Regierung hat sich hierzu noch nicht verpflichtet. Bis zur endgültigen Regelung soll ein kanadischer Minister zu den Sitzungen des Imperial Committee of Defence zugelassen worden. »Times« wendet sich scharf (we must protest in the strongest terms) gegen eine etwaige Kontrolle des Parlaments und der Regierung in der Frage der äußeren Politik. Gegen die Teilnahme an den Sitzungen des erwähnten Imperial Committee sei nichts einzuwenden, da es verfassungsgemäß nur eine rein beratende Körperschaft sei. Dagegen dürfe eine Beeinflussung der ministeriellen Verantwortlichkeit und des Parlaments in auswärtigen Fragen nicht zugelassen werden. Beides seien ganz verschiedene Dinge, die niemals miteinander verquickt werden dürften.

Mehrfach hat Mr. Churchill auf Parlamentsfragen erklärt, daß alle von den Tochterländern geschenkten Schiffe als besonderer Zuwachs zum beabsichtigten Schiffsbestande hinzukämen. In naher Zukunft wird also die englische Marine bereits um voraussichtlich 5 größte Kampfschiffe verstärkt werden.

Trotzdem verlangt die »Navy League« zur Sicherung des Bestandes der Seeherrschaft noch den sofortigen Bau von vier außerprogrammäßigen Großkampfschiffen mit Rücksicht auf das Jahr 1915, ferner eine weitere erhebliche Personalvermehrung, Inbaugabe der Kampfschiffe des Rechnungsjahres 1913/14 zu Beginn desselben (bisher erst gegen Ende), sowie endlich eine erhebliche Vermehrung der Dockgelegenheiten für Schiffe größten Typs.

Die englische Admiralität hat den älteren Kreuzer „Pioneer" der australischen Regierung auf deren Bitte hin als Artillerieschulschiff zum Geschenk gemacht. „Pioneer" liegt zur Zeit außer Dienst in Sydney.

— I. Flotte. Neu hinzugetreten ist zum II. Geschwader das Linienschiff „Conqueror". Am Bestand der I. Flotte (33 Linienschiffe) fehlen somit nur noch vier Linienschiffe des IV. Geschwaders. An Stelle des bisherigen Flottenflaggschiffes „Neptune" soll „King George V." treten, der jetzt zum II. Geschwader gehört. Linienschiff „Exmouth" vom IV. Geschwader ist durch „Albemarle" ersetzt worden und geht nach Malta zur Reparatur. Der Schlachtkreuzer „Indomitable", der für das Mittelmeer bestimmt ist, ist zunächst zeitweilig dem I. Kreuzergeschwader zugeteilt worden, das damit aus 6 Schlachtkreuzern besteht. An seine Stelle ist „Shannon" als Flaggschiff des II. Kreuzergeschwaders getreten und wiederum durch „Antrim" als Flaggschiff im III. Kreuzergeschwader ersetzt worden.

Die augenblickliche Dislokation der englischen Heimatflotte ist derartig, daß die Linienschiffs- und Kreuzergeschwader in den südlichen Kriegshäfen liegen (abwechselnd Weihnachtsbeurlaubungen), während der Hauptteil der Flottillen an der Ostküste stationiert ist. Die I. Flottille ist nicht, wie erwartet, nach dem Hauptliegehafen Portsmouth zu Weihnachtsbeurlaubungen gegangen, sondern im Firth of Forth geblieben.

— Sonstige schwimmende Streitkräfte. Linienschiff „Vengeance" — bisher III. Flotte — ist als erstes Linienschiff zum neu zu bildenden VI. Geschwader getreten und hat gleichzeitig von „Jupiter", der zur III. Flotte tritt, den Dienst als Artillerieschulschiff auf dem Nore übernommen. Später werden voraussichtlich ihre Schwesterschiffe der „Canopus"-Klasse gleichfalls zum VI. Geschwader treten.

In der Zusammensetzung des Mittelmeer-Kreuzergeschwaders treten noch dauernde Änderungen gegenüber früheren Absichten ein. „Defence" tritt nach

Digitized by Google

1/2jähriger Zugehörigkeit zum China-Geschwader als Flaggschiff ins Mittelmeer-Kreuzergeschwader zurück. An seiner Stelle geht „Hampshire" nach Ostasien. Der Kreuzer „Good Hope" hat nach Ersatz durch „Inflexible" in Portsmouth außer Dienst gestellt.

Die geplante Fahrt des Schulschiffgeschwaders nach Westindien ist aufgegeben worden, die Schiffe liegen zu Weihnachten in Gibraltar.

Der neue Kreuzer „Chatham" ist in Dienst gestellt und ist zeitweilig dem Stationschef in Portsmouth unterstellt worden. Der aufmerksame Leser wird aus der Dislokation und den Neuindienststellungen manche weiteren der von Mr. Churchill erwähnten certain precautions erkennen.

— Offizier- und Mannschaftspersonal. Zahlreiche und wichtige Veränderungen in den obersten Kommandostellen sind im vergangenen Monat bereits eingetreten oder angekündigt.

Der erst seit einem Jahr in seiner Stellung befindliche Erste Seelord, Admiral Sir Francis Bridgeman, ist durch den bisherigen Zweiten Seelord, Admiral Prince Louis of Battenberg, ersetzt worden. An dessen Stelle ist der bisherige Chef des II. Geschwaders, Vizeadmiral Jellicoe, getreten, der seinerseits wieder von Kontreadmiral Sir George Warrender abgelöst wurde (bisher Chef des II. Kreuzergeschwaders). Weiter sind u. a. zu erwähnen: Vizeadmiral Sir George Egerton zum Stationschef in Plymouth als Nachfolger Admiral Mays; Vizeadmiral Jackson zum Chef des Admiralstabes für Kontreadmiral Troubridge, der Chef des Mittelmeer-Kreuzergeschwaders wird; Kontreadmiral Jerram zum Chef des China-Geschwaders als Nachfolger Admiral Winsloes; Kontreadmiral Sturdee zum Chef des II. Kreuzergeschwaders, Kontreadmiral Madden zum Chef des III. Kreuzergeschwaders, Kontreadmiral Beatty, bisher Naval Secretary des Ersten Lords, zum Chef des I. Kreuzergeschwaders, sein Nachfolger ist Kontreadmiral Dudley R. S. de Chair; ferner sind neu besetzt worden die Posten des Zweiten Admirals im I. Geschwader, des Chefs des ostindischen Schulschiffs- und Kapgeschwaders sowie des Direktors des Naval War College.

Diese Veränderungen haben ein bedeutendes Sinken des Durchschnittsalters der Befehlshaber seegehender Verbände zur Folge, namentlich allerdings durch das außergewöhnlich geringe Alter Kontreadmiral Beattys, des Chefs des I. Kreuzergeschwaders.

Über den herrschenden Offiziermangel siehe Jahresübersicht. Zu seiner Beseitigung wird von einzelnen Blättern der Vorschlag gemacht, eine größere Anzahl Deckoffiziere, als beabsichtigt, zur Offizierlaufbahn zuzulassen. Mangel an geeigneten Anwärtern sei nicht vorhanden. Die mates und acting-mates haben nach einer Verfügung der Admiralität dieselbe Uniform wie die sublieutenants zu tragen. Von der Anschaffung der Galauniform sind sie indessen entbunden.

Die von Mr. Churchill versprochene Besoldungsaufbesserung der Leutnants und unteren Dienstgrade ist dem Parlament vorgelegt und soll am 1. Dezember in Kraft treten. Zur Überwindung des Widerstandes gegen die Vorlage seitens des Schatzkanzlers soll es vorher einer Drohung sofortiger Amtsniederlegung sämtlicher Mitglieder des Board of Admiralty bedurft haben. Die jährlichen Mehrkosten belaufen sich auf etwa 8 Mill. ℳ, davon etwa 3/4 Millionen für Offiziere. Die Aufbesserung der Mannschaftslöhnung beträgt etwa 15 Prozent, statt der in der »Magna Charta« geforderten 20 Prozent. Unberücksichtigt geblieben sind die Forderungen auf Erhöhung der Pensionen und Wegfall der Abzüge bei unverschuldeten Krankheitsfällen. Hiergegen und gegen den Umstand, daß die Aufbesserung nur Leuten mit mindestens 6jähriger Dienstzeit zugute kommt, richtet sich in erster Linie die bisher laut gewordene Kritik. Ferner wird völlig freie Gewährung der Kleidung — der Gesetzentwurf sieht nur freie erste Ausrüstung vor — und eine Zulage für Verheiratete gefordert. Im allgemeinen wird aber anerkannt, daß Mr. Churchill sein

Digitized by Google

Versprechen eingelöst habe, und nur bedauert, daß an dem Widerstand des Schatzkanzlers weitere Forderungen gescheitert seien.

— Artillerie. Die nunmehr abgeschlossenen Erprobungen des firing director, die zum Schluß im Beisein des Ersten Lords, des Flottenchefs und zahlreicher Artillerie-Sachverständiger stattfanden, haben ein überaus günstiges Ergebnis gehabt. „Thunderer" soll nach Zeitungsnachrichten 5 mal so gute Ergebnisse wie „Orion" gehabt und auf 9400 m mit 50 Schuß — 4 Salven zu 5, 3 zu 10 Schuß — 41 Treffer erzielt haben. Der Apparat soll unverzüglich auf allen gepanzerten Schiffen eingebaut werden. Über den Apparat schreibt ein »naval expert«: „Durch ihn erhalten alle Geschütze des Schiffes automatisch dieselbe Erhöhung. Die Entfernung zwischen den vordersten und achtersten Geschützen wird mit Hilfe eines Instruments ausgeschaltet, so daß alle Geschosse auf beliebige Entfernungen an ein und derselben Stelle einschlagen." Das gleichmäßige Einschlagen soll das Einschießen besonders erleichtert haben.

Die Erprobungen des Apparates haben 4 Jahre gedauert.

Nach mehreren Zeitungsnachrichten scheint es festzustehen, daß die Schiffe des diesjährigen Programms 8 Geschütze eines neuen — 38,1 cm — Kalibers erhalten und eine Mittelartillerie von sechzehn 15 cm-Geschützen in gepanzerter Oberdeckskasematte, die auch bei schlechtem Wetter jede Feuertätigkeit zuläßt.

— FT.- und Signalwesen. Der Parlamentsausschuß zur Untersuchung des Marconi-Vertrages hat eine Reihe militärischer Sachverständiger über die Güte des Marconi- und Poulsen-Systems vernommen, wobei häufig die Beantwortung von Fragen im Interesse der Landesverteidigung abgelehnt wurde. Von militärischer Seite wurde darauf aufmerksam gemacht, wie wichtig in strategischer Hinsicht der baldige Ausbau eines Welt-FT.-Netzes wäre, um ganz unabhängig von Kabeln zu sein, die Störungen leichter als die FT. ausgesetzt wären. Von verschiedenen Seiten wurde auf die neuen Errungenschaften des Poulsen-Systems aufmerksam gemacht. Es scheint, als ob man die Monopolstellung Marconis nicht mehr gern sieht.

Die FT.-Station Wellington (Neuseeland) ist dem Betrieb übergeben worden.

— Flugwesen. Leutnant Fitzmaurice — ein FT.-Spezialist — ist zum squadron commander im Fliegerkorps für FT.-Wesen ernannt worden. Nach einer Erklärung Mr. Churchills haben 24 Marineoffiziere das Fliegerzeugnis erworben und gehören zur Marine-Fliegerabteilung oder Zentralfliegerschule.

Das Luftschiff „Beta" hat einen schweren Unfall erlitten. Beim Landen infolge Motorversagens ist die Hülle stark beschädigt worden.

Zwei Luftschiffe sind in Bau gegeben worden, ein „Parseval" in Deutschland, ein „Astra-Torres" in Frankreich.

Die Inbaugabe eines Luftschiffes in Deutschland wird von einzelnen Blättern zu einem Klagelied über den Tiefstand des englischen Luftschiffwesens benutzt. „Was für ein Lärm würde entstehen, wenn die englische Admiralität einen Dreadnought bei Krupp bestellte?"

— Häfen, Werften. Die erhöhte Tätigkeit auf allen Werften dauert an, da noch nie bisher so viele Aufträge vorlagen. Die Bestimmung, daß die Jahresreparaturen der in Dienst befindlichen Schiffe vier Wochen nicht überschreiten sollen, zwingt zur Tag- und Nachtarbeit. Mr. Churchill erklärte im Parlament, die Mehrkosten infolge der Nachtschichten müßten gegen den Vorteil der Kriegsbereitschaft eines größeren Teiles der Flotte zurücktreten.

Auf der Werft von Palmers in Jarrow, wo der Schlachtkreuzer „Queen Mary" in Bau ist, sind 200 dabei beschäftigte Arbeiter in Ausstand getreten wegen Lohnstreitigkeiten. Sie verlangen einen Mindestlohn von 10,20 ℳ den Tag. Eine

Digitized by Google

verschärfte Überwachung sämtlicher Werften, auf denen Kriegschiffe in Bau sind, wird von »Hampshire Telegraph« berichtet.

Zu Anfang des neuen Jahres beginnen die Arbeiten an den Befestigungsanlagen von Rosyth, die in der Errichtung weniger, aber besonders stark armierter — 38 cm — Forts bestehen sollen, deren Lage ein Bestreichen des ganzen Hafens und der Einfahrt ermöglicht.

Die ungewöhnlich heiße und trockene Witterung in Gibraltar, die seit August ununterbrochen angehalten hat, hat zur Erschöpfung der Frischwasserbecken der Festung geführt. Die gesamte Garnison erhält destilliertes Wasser. Besondere sanitäre Maßnahmen sind erforderlich geworden.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Die vier Linienschiffe des 1912-Programms heißen: „Queen Elizabeth" (Regierungswerft Portsmouth), „Warspite" (Regierungswerft Devonport), „Valiant" und „Barham" (Privatwerften).

Beim Anschießen der Geschütze des „King George V." traten keine ernsteren Beschädigungen auf. Nach Angabe einer Zeitung beträgt die Stärke seines Gürtelpanzers 305 mm, die des Citadellpanzers 242 mm.

Linienschiff „Neptune" erhält gelegentlich der Jahresreparatur größere Schlingerkiele. Nach den guten Erfahrungen mit den vergrößerten Schlingerkielen sollen auch alle anderen Dreadnoughts sie gelegentlich erhalten.

Der Kleine Kreuzer „Dublin" hat mit Probefahrten begonnen.

Die Admiralität hat einen Ausschuß zur Prüfung der Frage der Ventilation moderner Kriegschiffe ernannt.

Nach dem »Navy League Annual 1912/13« beträgt das Deplacement der 8 Unterseeboote des 1912-Programms („F 1" bis „F 8") 1200 t, die ↑ Geschwindigkeit 18 bis 20 kn, die ↓ 12 kn.

Die „E"-Klasse hat nach »Naval and Military Record« ein Deplacement von 700 t, ↓ Geschwindigkeit 10 kn, ↑ 16 kn.

— Havarie. Auf der Reise von Plymouth nach Devonport stieß das neue Linienschiff „Centurion" in der Nacht mit dem Handelsdampfer „Derna" bei einer Fahrt von 19 kn zusammen. Der Dampfer mit Besatzung sank sofort, ohne daß Hilfe gebracht werden konnte. „Centurion" erlitt stärkere Beschädigungen am Steven über der Wasserlinie, an den Ankern, Klüsen und Torpedonetzen. Die Reparatur soll drei Monate dauern.

— Verschiedenes. Beim Kohlen des II. Geschwaders in Berehaven nahm „Indomitable" 816 t in 2 Stunden 1 Minute über, stündlich 404,6 t; „Herkules" 654 t in 1 Stunde 45 Minuten, stündlich 370,7 t.

Sa.

⚜

**Vereinigte Staaten von Amerika.** Botschaft des Präsidenten. Am 3. Dezember eröffnete Präsident Taft den neuen Kongreß mit einer Botschaft, die unter anderm mit Bedauern erwähnte, daß der Kongreß die Schiedsverträge mit England und Frankreich nicht ratifiziert habe.

— Über die in Dienst befindlichen und zu Verbänden zusammengefaßten Seestreitkräfte der amerikanischen Marine soll auch diesmal zu Beginn des neuen Jahres eine Übersicht gegeben werden.

Digitized by Google

## A. Atlantische Flotte.

Flottenchef (seit Juni 1911): Kontreadmiral Osterhaus.
Flottenflaggschiff: „Utah" F.

### 1. Division.

Chef (seit August 1912)*): Kontreadmiral Fiske.

„Florida" F,
„Delaware",
„North Dacota",
„Connecticut".

### 2. Division.

Chef (seit August 1912)*): Kontreadmiral Usher.

„Vermont" F,
„Louisiana",
„New Hampshire",
„Michigan",
„South Carolina".

### 3. Division.

Chef (seit August 1912)*): Kontreadmiral Winslow.

„Virginia" F,
„Georgia",
„Illinois",
„New Jersey",
„Rhode Island".

### 4. Division.

Chef (seit August 1912): Kontreadmiral Fletcher.

„Minnesota" F,
„Idaho",
„Kansas",
„Ohio".

### Troß:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vorratsschiff | „Celtic", | Lazarettschiff | „Solace", |
| = | „Culgoa", | Tender | „Ontario", |
| Hilfsschiff | „Lebanon", | = | „Patapsco", |
| Reparaturschiff | „Panther", | = | „Patuxent", |
| Minenschiff | „San Francisco", | = | „Sonoma", |
| | | = | „Yankton". |

## Atlantische Torpedobootsflottille

(dem Chef der Atlantischen Flotte dauernd unterstellt).
Chef: Kapitän zur See Eberle.
Flaggschiff: „Dixie" F, Tender.

### 1. Halbflottille.

„Flusser" P,
„Lamson",
„Preston",
„Reid",
„Smith".

### 2. Halbflottille.

„Roe" P,
„Drayton",
„McCall",
„Paulding",
„Terry".

### 3. Halbflottille.

„Mayrant" P,
„Perkins",
„Sterett",
„Walke",
„Warrington".

### 4. Halbflottille.

„Monaghan" P,
„Ammen",
„Burrows",
„Patterson",
„Trippe".

### 5. Halbflottille.

„Jenkins" P,
„Beale",
„Fanning",
„Jouett".

## Atlantische Unterseebootsflottille

(während einer gewissen Zeit im Jahre dem Chef der Atlantischen Flotte unterstellt).
Chef: Kapitänleutnant Nimitz.

### 1. Halbflottille.

Tender „Castine", „Severn",
Unterseeboote „C 2 bis 5".

### 2. Halbflottille.

Tender „Tonopah",
Unterseeboote „D 1 bis 3", „E 1 und 2".

## Atlantische Reserveflotte.

Chef: Kontreadmiral Knight, zur Zeit Chef der Mittelmeer-Division.
Linienschiffe „Alabama", „Indiana", „Iowa", „Kearsarge", „Kentucky", „Maine", „Massachusetts", Wisconsin"; Kleine Kreuzer „Birmingham", „Chester", „Salem".

## B. Pazifische Flotte.

Flottenchef (seit April 1912): Kontreadmiral Southerland.**)
Panzerkreuzer „California" P, „Colorado", „Maryland", „South Dakota"; Vorratsschiff „Glacier".

*) Die Kontreadmirale Fiske, Usher und Winslow führen ihre Flagge als Divisionschef bereits seit längerer Zeit, sie haben am 1. August 1911 lediglich ihre Kommandos gewechselt. Kontreadmiral Fiske war seit August 1911 Chef der 3., Kontreadmiral Usher seit Frühjahr 1912 Chef der 4. und Kontreadmiral Winslow seit Januar 1912 Chef der 2. Division.

**) Kontreadmiral Southerland war vorher seit Februar 1911 Chef der 2. Division der Pazifischen Flotte.

Digitized by Google

### Pazifische Torpedobootsflottille

(dem Chef der Pazifischen Flotte nicht unterstellt).

Chef: Kapitänleutnant Kenyon.

Flaggschiff: Tender „Iris" P.

1. Torpedobootshalbflottille.

Torpedoboote „Whipple" A, „Paul Jones", „Preble", „Stewart", „Truxtun".

1. Unterseebootshalbflottille.

Tender „Alert" A, Unterseeboote „F 1 bis 3".

### Pazifische Reserveflotte.

Chef (seit Formierung im Mai 1912): Kontreadmiral Reynolds.

Panzerkreuzer „Pittsburgh" P, „Charleston", „St. Louis"; Kleine Kreuzer „Chattanooga", „Raleigh", „Galveston"; Linienschiff „Oregon"; Torpedoboote „Davis", „Fox"; Tender „Fortune"; Unterseeboote „A 3" und „A 5".

## C. Asiatische Flotte.

Chef (seit Februar 1912): Kontreadmiral Nicholson.

| 1. Division. | 2. Division. | 3. Division. | 4. Division. | Troß. |
|---|---|---|---|---|
| „Saratoga" P, „Albany", „Cincinnati". | „Elcano", „Helena", „Quiros", „Samar", „Villalobos". | „Callao", „Monterey", „Piscataqua", „Wilmington". | „Monadnock", „Pampanga". | „Abarenda", „Alexander", „Nanshan", „Rainbow", „Wompatuck". |

### Asiatische Torpedobootsflottille

(dem Chef der Asiatischen Flotte dauernd unterstellt).

Chef: Korvettenkapitän Cole.

1. Torpedobootshalbflottille.

Tender „Pompey", Torpedoboote „Decatur", „Bainbridge", „Barry", „Chauncey", „Dale".

1. Unterseebootshalbflottille.

Tender „Mohican", Unterseeboote „A 2", „A 4", „A 6", „A 7".

## D. Mittelmeer-Division.

Chef (seit Formierung November 1912): Kontreadmiral Knight.

Panzerkreuzer „Tennessee" P, „Montana".

— Marinepolitik. Der zu Anfang Dezember 1912 dem Kongreß zugegangene Jahresbericht des Staatssekretärs der Marine betont in erster Linie die Schaffung eines Ausschusses für nationale Verteidigung. Erfolge bedingen Leistungsfähigkeit, Leistungsfähigkeit bedingt eine bestimmte, zielbewußte Politik, diese läßt sich nur ermöglichen, wenn Kongreß, Marine und Armee auf gleicher Grundlage zusammenarbeiten. Die Zusammenarbeit bedingt eine vernünftige Verständigung zwischen den gesetzgebenden Körperschaften und den ausführenden Behörden. Der schon seit längerer Zeit in Vorschlag gebrachte „Ausschuß für nationale Verteidigung" wäre zu bilden aus 2 Mitgliedern des Kabinetts (also dem Marine- und dem Kriegsminister), 4 Senatoren, 4 Mitgliedern des Repräsentantenhauses, 2 Seeoffizieren und 2 Armeeoffizieren. Da sich das Marineamt von der Schaffung eines solchen Ausschusses weitreichende und segensreiche Folgen verspricht, wird die Annahme des Gesetzes, das diesen Ausschuß ins Leben ruft, besonders dringlich befürwortet.

Über das Bauprogramm sagt der Bericht, daß die Vereinigten Staaten, wenn sie weiter an dem gegenwärtigen System von zwei Großkampfschiffen jährlich festhielten, in wenigen Jahren unter den Seemächten von der zweiten an die vierte Stelle rücken würden.

Als Mindestzahl an Linienschiffen fordert der Bericht 41 mit einer entsprechenden Anzahl von anderen Kriegs- und Hilfsschiffen. Erst die Erreichung dieser Anzahl

Digitized by Google

sichern den Vereinigten Staaten den ihnen gebührenden Platz unter den Weltmächten. Sie müsse daher mit allen Mitteln angestrebt werden. Der Ersatz veralteter Schiffe müsse sich nach einem bestimmten einheitlichen Ersatzprogramm vollziehen. Die verschiedenen Mobilmachungen und Übungen der Flotte haben das Bedürfnis nach Panzerkreuzern, Kleinen Kreuzern, Torpedobooten, Kanonenbooten, Unterseebooten, Kohlen- und Munitionsschiffen erwiesen. Wenn auch das Marineamt dieses Bedürfnis durchaus anerkennt, so müsse es doch darauf bestehen, daß in erster Linie die Zahl der Linienschiffe aufgefüllt werde.

Die Admiralstabskommission hat für die kommende Session den Bau der folgenden Schiffe vorgeschlagen: 4 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 16 Torpedoboote, 1 Torpedobootstender, 2 Transportschiffe, 1 Munitionsschiff, 6 Unterseeboote, 1 Unterseebootstender, 1 Materialschiff, 2 Kanonenboote, endlich 1 Trockendock und 1 Versuchsdock für Unterseeboote.

In seiner Botschaft an den Kongreß empfiehlt der Präsident, das früher innegehaltene Zwei-Linienschiffs-Programm künftig wieder aufzunehmen und im Jahre 1913 drei Linienschiffe zu bauen, um den Ausfall des Jahres 1912 wieder auszugleichen.

— Schiffe im Auslande. Die Mittelmeerdivision, bestehend aus den Panzerkreuzern „Tennessee" und „Montana", ist Ende November in den türkischen Gewässern eingetroffen und wird einstweilen dort zum Schutze der amerikanischen Interessen bleiben.

Das Linienschiff „New Hamshire" ist Mitte Dezember 1912 nach San Domingo befohlen worden, um die amerikanischen Interessen bei den dort ausgebrochenen Unruhen zu vertreten.

— Personal. Kontreadmiral Willits, der im Dezember 1911 zum Director of Navy Yards bei Neuschaffung dieser Stelle im Marineamt ernannt wurde, ist nach einjähriger Tätigkeit seines Postens enthoben worden, da er im März 1913 die Altersgrenze erreicht. Zu seinem Nachfolger wurde Kapitän zur See Bryan ernannt.

Staatssekretär Meyer hat sich abermals in längerer Rede über die Notwendigkeit der Einführung der Admirals- und Vizeadmiralsgrade in der amerikanischen Marine ausgelassen. Schiffsverbände der Marine der Vereinigten Staaten müßten im Auslande immer hinter denen anderer und meist kleinerer Nationen zurückstehen, deren Admirale einen höheren Rang hätten. Von fremden Nationen hätten 3 den Rang eines Großadmirals und zwar England, Deutschland und Japan, 9 den Rang eines Admirals, 19 den Rang eines Vizeadmirals. 19 Nationen könnten also jederzeit, wenn sie einem entsprechend hohen Seebefehlshaber die Führung ihrer Seestreitkräfte übertrügen, bei gemeinsamen Operationen im Auslande den Vorrang und Vorsitz für sich in Anspruch nehmen. Die Nation mit der zweitgrößten Marine der Welt rangiere somit immer an unterster Stelle.

— Torpedowesen. Das Marineamt hat für das kommende Rechnungsjahr zum Bau von Torpedos in der staatlichen Torpedowerkstatt zu Newport $1^1/_4$ Mill. ℳ ausgeworfen, ferner etwa die gleiche Summe zum Ankauf von Torpedos. Bisher hat die Torpedowerkstatt erst 20 Torpedos hergestellt, deren Kosten für das Stück sich auf 24650 ℳ stellen, während die der Firma E. W. Bliß & Co. in Brooklyn, von der die Marine ihre Torpedos kauft, auf etwa 21000 ℳ für das Stück kommen. Man hofft, daß die Kosten der jetzt in der Torpedowerkstatt hergestellten Torpedos, nachdem die Leute besser auf den Bau eingearbeitet sind, nur etwa 20100 ℳ betragen werden. Die Firma Bliß baut den sogenannten Bliß-Leavitt-Torpedo, während die Torpedowerkstatt den Whitehead-Torpedo herstellt, der weniger kompliziert und leichter in Ordnung zu halten ist.

Digitized by Google

— Neubauten. Linienschiff „Nevada" ist am 4. November 1912 auf der Werft Fore River Shipyard, Quincy, Maß. auf Stapel gelegt worden. Wasserverdrängung 27 600 t; Länge 178 m; Breite 29 m; Hauptarmierung zehn 35,6 cm-Geschütze in vier Türmen. Ausbedungene Ablieferung Januar 1915.

Linienschiff „Pennsylvania" soll vier Drillingstürme und zwei Gittermasten erhalten.

Am 23. November 1912 lief auf der Werft in Philadelphia das Torpedoboot „Alwyn" vom Stapel. Länge 91,4 m; Breite 9,4 m; Tiefgang 2,8 m; Deplacement 1050 t; Armierung vier Schnelladegeschütze und drei Torpedorohre, außerdem Maschinenwaffen. Als Brennstoff ist sowohl Öl wie Kohle vorgesehen. Mit Ölheizung soll das Boot mit der Höchstgeschwindigkeit von 30 kn einen Aktionsradius von 1000 sm haben.

Flottenkohlendampfer „Jason" ist am 16. November 1912 in Sparrows Point vom Stapel gelaufen. „Jason" ist ein Schwesterschiff von „Orion" und „Neptune". Länge 163,4 m; Breite 19,8 m; Tiefgang 12 m; 12 000 t Kohlenfassung; zwei Schrauben.

— Panamakanal. Nach einem Ende November 1912 veröffentlichen Bericht der Panama-Kommission wird der Panamakanal sicher am 1. Juli 1913 fertiggestellt sein, wenn auch die feierliche Eröffnung erst 6 bis 12 Monate später stattfinden wird.

Präsident Taft hat die Abgaben für die den Kanal passierenden Schiffe wie folgt festgesetzt:

1. Handelsschiffe mit Passagieren oder Ladung 5 ℳ für die Nettoregistertonne.
2. Handelsschiffe in Ballast 40 Prozent weniger als die unter 1 genannten Schiffe, d. h. 3 ℳ pro Netto-Registertonne.
3. Kriegschiffe mit Ausnahme der unter 4. genannten 2,10 ℳ für jede Tonne Deplacement.
4. Marine- oder Armee-Transportdampfer, Flottenkohlendampfer, Lazarett- und Vorratsschiffe 5 ℳ für die Netto-Registertonne, entsprechend den Handelsschiffen.

Das Schatzamt hat die ordentlichen Einnahmen der Vereinigten Staaten für 1913 auf 2986 Mill. ℳ, die ordentlichen Ausgaben auf 2817 Mill. ℳ + 176 Mill. ℳ Ausgaben für den Panamakanal, mithin zusammen auf 2993 Mill. ℳ veranschlagt. Die Ausgaben überschreiten danach die Einnahmen um 7 Mill. ℳ. Für das Jahr 1914 schätzt der Schatzsekretär die ordentlichen Ausgaben einschließlich der Kosten für den Panamakanal auf 220 Mill. ℳ höher als die ordentlichen Einnahmen. Diese Summe wird aber durch den Verkauf von Kanalbonds im Betrage von 125 Mill. ℳ. auf 95 Mill. ℳ verringert werden.

Nachdem die Meldung, daß Dampfmaschinen sowie sonstige Haupt- und Hilfsmaschinen für Schiffe unter dem Panamakanal-Gesetz frei eingeführt werden dürfen, unter den Schiffbaufirmen die lebhaftesten Proteste hervorgerufen hatte, hat das Schatzamt jetzt mit Zustimmung des Präsidenten Taft bekannt gemacht, daß nicht Maschinen, sondern nur Materialien für den Bau von Maschinen zollfrei nach den Vereinigten Staaten eingeführt werden dürfen.

Nach Mitteilung der Kanalkommission werden die hauptsächlichsten Werftanlagen sowie das 305 m lange Hauptdock in Bilboa, das 200000 t fassende Hauptkohlenlager in Christobal angelegt werden. In Bilboa soll ein Hilfskohlenlager von 100000 t vorgesehen werden. Beide Lager sollen im Bedarfsfalle 50 Prozent mehr Kohlen aufnehmen können.

v. Selchow.

Digitized by Google

**Frankreich.** Die Kammer ist im November wieder zusammengetreten und hat beschlossen, nach Erledigung einiger dringender Vorlagen den Marineetat, vor allem die Pulverfrage, möglichst bald zu beraten. Vor Januar ist aber kaum mit dem Beginn der Verhandlungen zu rechnen. Platzmangel verbietet, schon jetzt auf Einzelheiten einzugehen, eine ausführliche Besprechung folgt in einem der nächsten Hefte.

— Flottenbetrieb. Nach Beendigung der Manöver ging die Flotte zunächst nach Toulon, um dann nach kurzer Ruhepause geschwaderweise Einzelübungen vorzunehmen. Die Schiffe des I. und II. Geschwaders liefen am 18. November wieder aus und verteilten sich auf die einzelnen Übungsplätze. Abkommschießen, Torpedoschießen, Sprengübungen und Landungsmanöver bildeten die Haupttätigkeit. Zeitweise beeinträchtigte stürmisches und nebeliges Wetter die Übungen. Gelegentlich wurden Entfernungsmeßübungen nach Zerstörern abgehalten.

In der letzten Novemberwoche wurde im Golf Juan schiffsweise aus dem der Firma Worms & Cie. gehörenden Dampfer „Marguérite" mit Temperley-Apparaten gekohlt. Der Dampfer stand jedem Schiff einen Tag lang zur Verfügung, die Schiffe nahmen 500 bis 600 t. Der Dampfer faßt etwa 5000 t Kohlen, die in vier Laderäumen verstaut sind.

Trotz des ungewohnten Verfahrens wurde im allgemeinen nicht mehr Zeit gebraucht als beim Kohlen aus Prähmen. Das Wetter war günstig, die See ruhig. Die Schiffe hatten alle über die Bordwand vorstehenden Gegenstände entfernt und die 7,5 cm-Kanonen abmontiert. Einige unbedeutende Havarien ließen sich beim Längsseitliegen von so großen Dampfern doch nicht ganz vermeiden.

Die Ladebäume und Winden des Dampfers wurden von dem Dampferpersonal bedient. Die Schiffsbesatzungen waren folgendermaßen verteilt: Ein Viertel in den Laderäumen des Dampfers zum Trimmen, die Hälfte zum Kohlentransport und ein Viertel in den Kohlenbunkern.

Zum Transport dienten Blechkörbe, die über eine Stelling gemannt wurden, und Säcke, die an Gleitbahnen gefördert wurden. Die Blechkörbe erwiesen sich als zu unhandlich. Zum Transport war auf dem Schiff eine Art Plattform hergestellt, über welche die Säcke gemannt wurden. Das Verfahren ist aber nur bei sehr gutem Wetter möglich, da die Plattformen schon bei leichten Bewegungen der Schiffe zerdrückt werden.

Das Gleiten der Säcke an Gleitbahnen ist unabhängig von den Bewegungen der Schiffe und hat sich als zweckmäßig erwiesen. Die Gleitbahnen endeten nach Möglichkeit vor einem Bunkerloch.

Das III. Geschwader blieb zunächst in Toulon, um das Material, welches zur Überführung von Brest nach Toulon an Bord genommen war, auszuschiffen. Außerdem mußte auf Anordnung des Marineministers das bei der Abreise aus Brest als »douteux« an Bord genommene Pulver in Toulon an Land gelagert werden. Darauf folgten Einzelübungen in See.

Die 1. Division des I. leichten Geschwaders hielt Torpedoschießen ab und lief vorübergehend Korsika an.

Die 2. Division des I. leichten Geschwaders und „Jurien de la Gravière" blieben im östlichen Mittelmeer.

„Latouche-Tréville" hat ebenfalls seine Besatzung aufgefüllt, um nach der Levante zu gehen. Die erforderlichen Probefahrten zogen sich jedoch sehr in die Länge, so daß seine Entsendung erst am 10. Dezember erfolgen konnte.

„Montcalm" mußte seine Ausreise nach Ostasien wegen des Balkan-Krieges unterbrechen und erhielt Befehl, nach Beirut zu gehen. Anfang Dezember ging er

Digitized by Google

nach Port Said, um von dort die Reise fortzusetzen, sobald „Latouche-Tréville" in der Levante angekommen ist.

Minenleger „Casabianca" wurde für gemeinsame Übungen mit den Geschwadern durch Personal des II. Geschwaders in Dienst gestellt. Jedes Schiff hatte etwa 18 Mann zu stellen.

Daß bei jeder Indienststellung eines neuen Schiffes auf Personal der Hochseestreitkräfte zurückgegriffen werden muß, läßt auf den immer noch herrschenden Personalmangel schließen.

Das Fehlen der für die Indienststellung des „Jurien de la Gravière" von den drei Flottenschiffen abgegebenen Mannschaften (jedes Schiff 85 Mann) macht sich jetzt, wo die Reparaturzeit der Schiffe beendet ist, sehr störend bemerkbar. Anfangs war beabsichtigt, den „Jurien de la Gravière" nur für die Dauer der Manöver in Dienst zu stellen.

Man ist gezwungen, Personal aus den Nordhäfen nach Toulon zu ziehen, um die Lücken auf den Schiffen einigermaßen auszufüllen.

Im Norden hielt der Panzerkreuzer „Condé" Manöver mit den Zerstörern, Unterseebooten und Hafenverteidigungsfahrzeugen der Nordhäfen ab. — „Gloire" und „Marseillaise" haben bis zum Februar Reparaturzeit. — Die Übungen waren meist rein schematische Angriffsübungen für die Boote. „Condé" lief der Reihe nach die Häfen an und wurde von den Booten, die die ungefähre Ankunftszeit wußten, angegriffen. Wie während der Sommermanöver, so beeinträchtigte das schlechte Wetter auch dieses Mal den Verlauf der Manöver. Im »Moniteur de la Flotte« meint ein Augenzeuge, das Unwetter beweise, daß die Zerstörer lediglich eine Gelegenheitswaffe darstellen, die auf gutes Wetter angewiesen ist. Sie wären infolge des hohen Seeganges eine sichere Beute für jeden Kleinen Kreuzer geworden. Am besten bewährt hat sich noch der „Branlebas"-Typ (340 t, Boote aus dem Jahr 1907) jedenfalls besser als das 900 t große Führerboot „Dunois".

Die durch das schlechte Wetter verursachten zahlreichen Havarien konnten zum Teil mit Bordmitteln beseitigt werden, verursachten aber beträchtlichen Zeitverlust. Die in diesen Manövern gesammelten Erfahrungen lassen dem Augenzeugen folgenden Typ für französische Gewässer am zweckmäßigsten erscheinen:

„Größe 450 t, Armierung sechs 6,5 cm-SK, 4 Torpedorohre, je zwei und zwei zu einem Doppelrohr vereinigt, 2 Maschinen, 2 Kessel, den Turm weiter achtern, bessere Unterbringungsräume für die Mannschaften. Wenn man die Boote größer bauen will, um sie seefähiger zu gestalten, dann muß man sie gleich so groß machen, daß sie für eine Verwendung nachts nicht mehr in Frage kommen können."

Auch im Mittelmeer scheint das schlechte Wetter während des letzten Manövers hohe Anforderungen an die Zerstörer gestellt zu haben. Dort werden Stimmen laut, die vor einer Überanstrengung der Boote warnen. Seitdem die Zerstörer der Hochseeflotte unmittelbar unterstellt sind, haben sie nicht mehr genügend Zeit und Ruhe, um die nötigen Konservierungsarbeiten vornehmen zu können. Kessel- und Maschinenanlagen sind zum großen Teil nicht in dem Zustande, den man von kriegsbereiten Fahrzeugen verlangen muß. Die Turbinen auf „Chasseur" sind z. B. so verrostet, daß das Boot sich einer mehrmonatigen Reparatur unterziehen muß.

— Unterseeboote. Unterseeboot „Euler" hat seine Probefahrten beendet, es lief mit elektrischem Antrieb über Wasser 12,8 kn. Unterseeboot „Mariotte" hat seine Probefahrten fortgesetzt. Während einer 6stündigen Dauerfahrt lief es mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 kn. Das Boot hat Petroleummotoren.

Bei der 6stündigen Dauerfahrt des Unterseebootes „Foucault" erfolgte am 21. November eine Ölexplosion, bei der 6 Personen zum Teil schwer verletzt



Digitized by Google

wurden. Die Havarien an den Maschinenanlagen sind erheblich. Der Unfall wird auf schlechte Beschaffenheit des Öls zurückgeführt.

In Toulon sollen zwei Unterseeboote von 720 t Deplacement gebaut werden, die zum ersten Male offiziell „Hochseeboote" genannt werden. Die Boote sollen keine Diesel-Motoren, sondern Dampfmaschinen erhalten.

In Cherbourg werden am 1. Januar 1913 zwei 630 t-Unterseeboote auf Stapel gelegt. Es sind Boote des „Gustav-Zédé"-Typs nach den Plänen des Chefingenieurs Simonot.

Die große Zahl der letzten Unterseebootshavarien gibt »Le Yacht« Veranlassung, die ungenügende Manövrierfähigkeit der Unterseeboote beim Überwasserfahren mit elektrischem Antrieb zu besprechen. In engem Fahrwasser und Hafeneinfahrten dürften die Boote nicht elektrisch fahren; das Verhältnis der Maße zu den verfügbaren Pferdestärken (400 t zu 700 PS) sei zu ungünstig, um die Boote rechtzeitig zum Stehen bringen zu können.

Häufige Havarien an den Kompressionspumpen der Unterseeboote haben den Marineminister veranlaßt, neue Modelle bei der Werft von Penhoët in Auftrag zu geben.

— Personalveränderungen. Im Januar finden folgende Personalveränderungen der Flaggoffiziere statt: Vizeadmiral Bellue, bisher Chef des II. Geschwaders, wird Marinepräfekt in Toulon. Sein Nachfolger wird Vizeadmiral de Marolles, bisher Chef des III. Geschwaders. Vizeadmiral Marin-Darbel, bisher Marinepräfekt in Toulon, wird Chef des III. Geschwaders, Kontreadmiral Ségny soll Kontreadmiral Adam als Chef der 2. Division des III. Geschwaders ablösen.

— Schiffbau. Unterseeboot „Amiral Bourgois" lief am 29. November nach 6jähriger Bauzeit vom Stapel. Häufige Konstruktionsänderungen und Einbau aller Neuerungen verzögerten den Stapellauf. Man verspricht sich allerdings nunmehr ganz besondere Erfolge von diesem Boot.

Bei den ersten Dampfproben auf „Jean Bart" entdeckte man, daß verschiedene Löcher böswillig in einen Niederdruckzylinder hineingeschlagen waren, durch welche der Dampf ausströmte. Ein größeres Unglück konnte rechtzeitig verhindert werden. Eine genaue Revision der Maschinen- und Kesselanlagen ergab, daß außerdem noch 20 Kesselrohre beschädigt waren. Bei einer sofort angestellten Untersuchung konnten die Täter nicht ermittelt werden.

Die Konstruktion eines „Baudocks", auf welches in der Presse in letzter Zeit mehrfach hingewiesen wurde, ist nunmehr vom Marineminister beschlossen worden. In Lorient soll im Jahre 1913 ein Baudock in Angriff genommen werden und im Jahre 1915 fertig gestellt sein. Einer der 1915-Neubauten soll nicht mehr auf Stapel gelegt, sondern im Baudock gebaut werden. Als Grund wird angegeben, daß jeder Stapellauf, auch wenn er noch so glatt verläuft, die Schiffsverbände ungleichmäßig anstrengt, vor allen Dingen in dem Augenblick, wenn das Schiff anfängt aufzuschwimmen.

— Artillerie. Die Schießversuche gegen „Neptune" sind beendet. Die streng geheim gehaltenen Ergebnisse mit dem neuen »obus-torpille« oder »sous-marin«, wie es wegen seiner großen Wirkung am Ziel genannt wird, haben in jeder Weise befriedigt. Zunächst kann das Geschoß aber nur bei der Küstenartillerie verwendet werden.

Auf Anordnung des Marineministers sollen auf dem Artillerieschulschiff „Pothuau" mit einem 14 cm-Geschütz 400 Schuß nacheinander abgegeben werden. Es handelt sich um Versuche, etwaige Rückflammer und die Temperaturerhöhungen im Rohre festzustellen.

Digitized by Google

Das neue Pulver scheint immer noch nicht einwandfrei zu sein. Der Marineminister hat am 25. November verfügt, daß das im April 1912 angefertigte Pulver zunächst nur zu Schießübungen unter den bisher befohlenen Vorsichtsmaßregeln zu gebrauchen ist. Das Pulver entspricht nicht den Abnahmebedingungen, und nur das dringende Bedürfnis nach Pulver für die Schießübungen hat zur Abnahme eines geringen Teils des Pulvers geführt. Zu den Schießübungen ist das Pulver an Bord zu bringen, nach Beendigung des Schießens ist der Rest sofort wieder an Land zu schaffen.

Mit den 4,7 cm-, 6,5 cm- und 10 cm-Geschützen sollen Schießübungen gemacht werden, bei denen die Geschosse mit einem Leuchtzünder (target-tracer) versehen sind.

Auf der Fahrt von Madeira nach Rio de Janeiro brach auf dem Schulschiff „Jeanne-d'Arc" infolge Kurzschlusses in der Nähe der achteren Pulverkammer Feuer aus. Da dichter Qualm anfangs den Herd des Feuers nicht erkennen ließ, gab der Kommandant Befehl, die achteren Munitionskammern zu fluten. Das Feuer konnte gelöscht werden, bevor es sich weiter ausdehnte. Am nächsten Morgen wurden die Pulvervorräte der achteren Kammern zur Sicherheit über Bord geworfen.

⚜

**Japan.** Politik. Am 21. Dezember hat der Kaiser das neue Kabinett Katsura ernannt. Daß der Marineminister Baron Saito, der anfangs das Portefeuille abgelehnt hatte, nachher und anscheinend auf persönlichen Wunsch des Kaisers seine Stellung behalten hat, kann nur die Aufgabe vorläufiger Flottenvermehrungen bedeuten. Da auch das Kriegsministerium zum Verzicht auf die Korea-Divisionen bewogen wurde, ist das Programm des neuen Kabinetts, gründliche Ordnung der Finanzen, nicht zu verkennen.

Den in letzter Zeit häufig auftauchenden Pressestimmen, die das englisch-japanische Bündnis als nicht mehr notwendig bezeichnen, tritt u. a. die „Tokio Asahi" entgegen, die betont, daß unter den gegenwärtigen unsicheren Verhältnissen in China eine sehr vorsichtige Politik für Japan geboten sei, wobei es allerdings Sache der Regierung sei, den übrigen Großmächten in den ostasiatischen Fragen den Weg zu weisen und sich nicht nur von ihnen führen zu lassen.

Das russisch-mongolische Abkommen beschäftigt die japanische Presse in besonderem Maße. Die Berechtigung zu diesem Schritt wird Rußland nicht abgesprochen; wenn er unter dem Kaiserreich China auch nicht möglich gewesen sei, so habe die Mongolei seit der Gründung der Republik China jedoch vollständige Freiheit, über sich selbst zu verfügen; die große Aufregung in China sei zwar begreiflich, aber nicht gerechtfertigt. Während China und Japan sich in ihren politischen Fragen nicht viel näher zu kommen scheinen, ist man auf wirtschaftlichem Gebiet eifrig bemüht, gemeinsam die Interessen der beiden Länder zu fördern. So hat sich kürzlich wieder eine Gesellschaft in Schanghai gebildet, die unter dem Namen „Dohakai" die Förderung der chinesisch-japanischen Handelsinteressen sich zur Aufgabe gemacht hat. Die Herausgabe einer Zeitschrift ist geplant.

— Schwimmende Streitkräfte. Ende Oktober wurden die gesamten japanischen Seestreitkräfte zu den großen Kaisermanövern zusammengezogen, über die im Februarheft ausführlicher berichtet werden wird.

— Flugwesen. Die japanischen Erfolge im Flugwesen sind nicht zu verkennen. Die Leistungen der beiden Fliegeroffiziere, Kapitän Kaneko und Tokugawa,



Digitized by Google

sowohl bei der Flottenschau über See, als auch bei verschiedenen anderen Gelegenheiten über Land haben gezeigt, daß man mit großem Eifer an der Weiterbildung dieses Dienstzweiges arbeitet. Nach Zeitungsnachrichten soll der Marineminister dem amerikanischen Flieger W. B. Atwater die Stellung eines Lehrers im Flugwesen angeboten haben, da man in Fachkreisen die Notwendigkeit eines geschulten Fliegers zur Ausbildung der Offiziere erkannt habe.

— Handelsschiffahrt. Zur Verbindung Japans mit Südchina und Niederländisch-Indien ist eine neue Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Nanyo Yusen Gumi, gebildet worden. Die Linie erhält eine staatliche Unterstützung und ist dafür verpflichtet, folgende Plätze anzulaufen: Kobe—Hongkong—Singapore, Batavia, Semarang, Surabaja. Den Verkehr sollen zunächst drei Dampfer von etwa 3000 t vermitteln, von denen monatlich einer Japan verläßt. Wenn infolge der hohen Staatsunterstützungen diese Dampferlinie unter ebenso günstigen Bedingungen fährt wie z. B. die japanischen Dampfer der Yangtselinien, so wird den in Südchina laufenden Dampfern der europäischen Reedereien hieraus ein nicht unerheblicher Wettbewerb erwachsen.

— Unfälle. Zweimal hat Feuer an Bord von Kriegschiffen in letzter Zeit die Öffentlichkeit lebhaft beschäftigt. Nach einer Zeitungsnachricht soll der Brand auf der „Mikasa" am 3. Oktober 1912 der Racheakt eines Unteroffiziers sein, der infolge schlechter Behandlung seitens seiner Vorgesetzten das Schiff in die Luft sprengen wollte. Als er seinen Anschlag entdeckt sah, beging er Selbstmord, indem er in die Flammen sprang.

Der andere Fall, eine schwere Explosion, ereignete sich am 18. November auf der „Nischin" durch Entzündung einer Pulverkiste. 16 Mann wurden schwer verletzt.

— Stapellauf. Linienschiffskreuzer „Hiyei" am 21. November in Yokosuka.

Kl.



**Italien.** Marineetat 1913/14 und Flottenbaugesetz 1913. Der Entwurf des italienischen Marineetats für 1913/14 sieht als Gesamtausgabe etwa 257 Mill. Lire vor (etwa 40 Mill. Lire mehr als der Etat 1912/13). Hiervon sind 223,8 Mill. Lire für die Kriegsmarine, einschließlich Pensionen, und 29,9 Mill. Lire für die Handelsmarine bestimmt. Etwa 3 Mill. Lire entfallen auf Fondsausgleiche, die keine eigentliche Ausgabe für den Staat sind (Kasernenmiete usw.).

Die Erhöhung der Ausgaben für die Handelsmarine — 4,3 Mill. Lire — ist eine Folge erhöhter Dampfersubventionen.

Von den Erhöhungen für die Kriegsmarine finden sich etwa 20 Mill. Lire im ordentlichen und 15 Mill. Lire im außerordentlichen Etat.

Im ordentlichen Etat sind nämlich 10 Mill. Lire für Vermehrung des Unterpersonals, der Kohlen-, Munitions- und Materialvorräte, für vermehrte Indiensthaltungen usw. bestimmt. Die übrigen 10 Mill. Lire der Vermehrung des ordentlichen Etats stellen die erste Jahresrate einer Vergrößerung des Neubaufonds dar, die ein zugleich mit dem Etatsentwurf vorgelegter neuer Flottenbaugesetz-Entwurf für den Zeitraum 1913/14 bis 1921/22 festlegt.

Von der Erhöhung im außerordentlichen Etat sind 10 Mill. Lire durch das Flottenbaugesetz von 1911 und 5 Mill. Lire durch das neue Flottenbaugesetz verursacht.

Digitized by Google

Die Gesamtsumme, die dem Marineminister für die Kriegsmarine 1913/14 zur Verfügung steht, setzt sich folgendermaßen zusammen:

| | |
|---|---|
| Etat 1913/14 (einschließlich etwa 10 Mill. Lire für Pensionen) | 223,8 Mill. Lire |
| Vorwegzunehmen aus den Schiffbaukapiteln späterer Jahre (laut Gesetz vom 2. Juli 1911) . . . . . | 30,0 " " |
| Vorwegzunehmen für den Kassendienst (auf Grund des Art. 4 des neuen Flottenbaugesetzes) . . . . . | 8,5 " " |
| Zusammen | 262,3 Mill. Lire |
| | = 210,0 Mill. ℳ. |

— Flottenbaugesetz. Das mit Spannung erwartete neue Flottenbaugesetz hält sich infolge von Ablehnungen des Finanzministers in ziemlich bescheidenen Grenzen. Anstatt ein eigentliches Flottengesetz vorzulegen, will man nach dem Muster der Flottenbaugesetze*) von 1905, 1909 und 1911 nur die den Schiffbau betreffenden Etatskapitel wieder auf eine Reihe von Jahren hinaus erhöhen und die Gültigkeit der bestehenden Flottenbaugesetze um 4 Jahre, bis 1921/22, verlängern.

Durch Artikel 1 des neuen Gesetzes soll im ordentlichen Etat der bisher auf jährlich 60 Mill. Lire festgesetzte Betrag zur Unterhaltung und Erneuerung des vorhandenen Schiffsmaterials — eine Summe, die etwa 5 Prozent des Gesamtwertes des letzteren entspricht — auf 70 Mill. jährlich vermehrt werden.

Die Notwendigkeit dieser Erhöhung wird damit begründet, daß der Gesamtwert der Flotte und damit auch die vorzunehmende alljährliche Abschreibung (Erneuerung) durch die demnächstige Fertigstellung mehrerer großer Schiffe steigen werden. Außerdem habe infolge des Krieges mit der Türkei eine größere Abnutzung an Torpedobootsmaterial stattgefunden, als ursprünglich in Rechnung gezogen worden sei.

Der Artikel 2 des neuen Gesetzes bezweckt, den außerordentlichen Teil des Schiffbaufonds in den vier Rechnungsjahren 1913/14 bis 1916/17 um 5 Mill. Lire zu erhöhen und für 1917/18 bis 1919/20 auf 25 Mill. Lire, für 1920/21 und 1921/22 auf 35 Mill. festzusetzen.

Mit diesen Mitteln sollen zunächst fertiggestellt werden:

die 2 Linienschiffe „Duilio" und „Doria" (1912 auf Stapel gelegt)**),
2 6000 t-Kreuzer,
2 Kolonialkreuzer, „Campania" und „Basilicata", } noch nicht im Bau,
mehrere Torpedofahrzeuge,
2 Unterseebootshebeschiffe (davon eins in Stettin im Bau),
2 Öltransportschiffe zu je 6000 t Ladefähigkeit,
1 Transportschiff, } noch nicht im Bau.
mehrere sonstige Hilfsschiffe,

Artikel 4 des Gesetzes ermächtigt den Marineminister, für den Kassendienst der in Dienst befindlichen Schiffe, der Marineteile am Lande usw. alljährlich Summen im Gesamtbetrage von 8,5 Mill. Lire vorwegzunehmen.

Die finanzielle Wirkung des neuen Gesetzes zeigt die Liste auf S. 102.

Amtlich wird die Ausgabenvermehrung auf 255 Mill. Lire berechnet. Das entspricht Beträgen von $9 \times 10 = 90$ Mill. Lire in den ordentlichen Etats nebst den 9 verschiedenen Beträgen von zusammen 165 Mill. Lire für die außerordentlichen Etats.

*) Siehe Augustheft 1911.

**) Der siebente und achte Dreadnought, die bald auf Stapel gelegt werden sollen, sind nicht erwähnt.

Digitized by Google

**Die Ausgaben für Schiffbau in den italienischen Marineetats 1910 bis 1921.**
(Die Beträge sind in Millionen Lire angegeben.)

| Rechnungsjahr (1. Juli bis 30. Juni) | Ordinarium für Material und Neubau von Schiffen. Unterhaltung vorhandener Schiffe | Extraordinarium, Bau und Erwerb von Schiffen und Materialien | | Gesamtsumme für Schiffbaumaterial (Spalten 2, 3, 4) a) | Löhne, Arbeitsmittel und Verbrauchsmaterial der Kgl. Marine-Etablissements |
|---|---|---|---|---|---|
| | | laut Gesetz vom 2. 7. 05, 27. 6. 09, 2. 7. 11 und von 1913 a) | Bewilligungen durch sonstige Spezialgesetze | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1910/11 | 60 | 20 | ? | 80 | 22,8 |
| 1911/12 | 60 | 20 | 30 b) | 110 | 22,8 |
| 1912/13 | 60 | 15 + 15 d) | 30 b) | 120 | 25,6 |
| 1913/14 | 60 + 10 | 25 + 5 | 30 b) | 130 | ? |
| 1914/15 | 60 + 10 | 25 + 5 | 15 b) | 115 | — |
| 1915/16 | 60 + 10 | 35 c) + 5 | — | 75 | — |
| 1916/17 | 60 + 10 | 35 c) + 5 | — | 75 | — |
| 1917/18 | 60 + 10 | 35 c) + 25 | — | 95 | — |
| 1918/19 | 70 | 25 | — | 95 | — |
| 1919/20 | 70 | 25 | — | 95 | — |
| 1920/21 | 70 | 35 | — | 105 | — |
| 1921/22 | 70 | 35 | — | 105 | — |

Die durch das neue Flottenbaugesetz festgesetzten Beträge sind **fett** gedruckt.

a) Die Summen der Spalten 3 und 5 enthalten außer Beträgen für Schiffbauten auch solche für den Bau von Trockendocks, Befestigungen, Kohlendepots usw., deren Höhe in den betreffenden Gesetzen (von 1909 und 1911) nicht angegeben ist.

b) Beträge, die aus Marineetats späterer Jahre vorweggenommen sind.

c) Diese Beträge werden bis 1914/15 vorschußweise verbraucht.

d) Für den Bau von Torpedobooten.

Die Summen, die das neue Gesetz für Schiffbauzwecke über die bereits früher gesetzlich bewilligten Beträge*) hinaus festlegt, sind aber folgende:

bei den ordentlichen Etats 1913 bis 1921 $5 \times 10 + 4 \times 70 = 330$ Mill. Lire,
bei den außerordentlichen Etats $4 \times 5 + 3 \times 25 + 2 \times 35 = 165$ " "
zusammen 495 Mill. Lire.

Diese Gesamtsumme verteilt sich auf 9 Jahre, so daß auf jedes einzelne Jahr durchschnittlich 55 Mill. Lire entfallen.

Von den Beträgen, die durch frühere Gesetze für jene 9 Jahre genehmigt und noch zu Schiffbauzwecken verfügbar sind, entfallen:

auf den ordentlichen Etat 1913 bis 1917 $5 \times 60 = 300$ Mill. Lire,
auf den außerordentlichen Etat $2 \times 25 + 45 = 95$ " "
zusammen 395 Mill. Lire.

Für die 9 Jahre 1913/14 bis 1921/22 stehen also " "

für den Schiffbau, ausschließlich Löhne usw., etwa 890 Mill. Lire, d. h. jährlich durchschnittlich etwa 100 Mill. Lire zur Verfügung.

*) Hauptsächlich oder ganz für Schiffbauzwecke festgelegt wurden:
Durch Gesetz vom 2. 7. 05 132 Mill. Lire für den Zeitraum 1904/05 bis 1916/17 (13 Jahre),
" " " 27. 6. 09 440 " " " " " 1910/11 " 1915/16 ( 6 " ),
" " " 2. 7. 11 324 " " " " " 1910/11 " 1917/18 ( 8 " ).

Digitized by Google

— Drillingstürme. Ende November wurden die in Drillingstürmen aufgestellten 30,5 cm-Geschütze des „Dante Alighieri" angeschossen. Aus jedem Geschütz wurden 5 Schuß gefeuert (2 mit reduzierter, 1 mit Übungs- und 2 mit Gefechtsladung). Zuerst feuerte man jedes Geschütz einzeln ab, dann zwei Geschütze eines Turms zugleich und schließlich alle drei Geschütze eines Turmes zugleich, letzteres aber nicht mit Gefechtsladung. Das Schießen verlief durchaus zufriedenstellend ohne die befürchteten Beschädigungen. Alle Bewegungseinrichtungen und sonstige Hilfsmaschinen der Geschütze, die bisher zu wünschen übrig gelassen hatten, arbeiteten gut.

Die Drehbewegung des Turmes beim Einzelfeuer eines seitlichen Geschützes war kleiner als beim Schießen eines 30,5 cm-Zwillingsgeschützes. Die viel besprochene Gleichzeitigkeit der drei Schüsse bei der Drillingsturmsalve war mit nur so geringem Unterschied behaftet, daß durch diesen die Wirkung der Schüsse nicht beeinträchtigt werden konnte.

Das Anschießen der leichten Artillerie und der Torpedoarmierung des „Dante" kam Anfang Dezember zum Abschluß.

— Stapellauf. Unterseeboot „Jantina" am 20. November, Zerstörer „Irrequieto" am 12., „Ardente" am 15. Dezember.

— FT-Wesen. Die neu geschaffene Militär-Funkentelegraphieschule (in Rom) untersteht dem Oberen Ausschuß für Militär-Funkentelegraphie. Er besteht aus einem Direktor, einem Oberlehrer und drei Offizieren der Armee und Marine als Lehrern sowie zwei Deckoffizieren als Materialverwaltern. Die Lehrgänge für Marine- und Armeeoffiziere dauern vom 1. Dezember bis 30. Juni.

— Flugwesen. Tenenti di vascello mit zwei Jahren Seefahrzeit und nicht über fünf Jahren Dienstzeit im Dienstgrade (also im Lebensalter von 27 bis 30 Jahren) können sich um Zulassung zum Marineflugwesen bewerben. Die Anträge müssen am 12. Dezember jedes Jahres eingereicht werden.

Die Fliegerzulagen für Offiziere betragen:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 20 Lire | bei | Flügen | mit | Flugzeugen | von | über | 2 | Stunden Dauer, |
| | = | = | = | lenkbaren Luftschiffen | = | = | 3 | = = |
| | = | = | = | Freiballons | = | = | 6 | = = |
| 10 Lire | = | = | = | Flugzeugen | = | = | 1/2—2 | = = |
| | = | = | = | lenkbaren Luftschiffen | = | = | 1—3 | = = |
| | = | = | = | Freiballons | = | = | 2—6 | = = |
| 5 Lire | = | = | = | Flugzeugen | = | unter | 1/2 | = = |
| | = | = | = | lenkbaren Luftschiffen | = | = | 1 | = = |
| | = | = | = | Freiballons | = | = | 2 | = = |

Für jeden Tag ist nur eine Entschädigung zuständig. Von den zum Flugwesen kommandierten Offizieren erhalten die Stabsoffiziere 3 Lire, die Subalternoffiziere 2,50 Lire Tagegelder.

v. D.

⚜

**Rußland.** Der Balkankrieg und die politische Lage im November-Dezember wurden von weiten Kreisen zu einem lebhaften Werben für die Marine benutzt. Mehrere Zeitungen befürworteten den Ankauf der beiden in England im Bau befindlichen türkischen sowie einiger anderer von südamerikanischen Staaten bestellter Dreadnoughts.

Digitized by Google

— Flottentätigkeit. Am 11./12. November stellten die Minenschiffe „Onega", „Wolga", „Narowa" für eine Woche in Dienst und gingen nach Erledigung ihrer Übungen wieder in I. Bereitschaft. Am 19./20. November stellte das ganze Geschwader der Minenleger (5 Schiffe) ebenfalls für eine Woche in Dienst.

— Außerdienststellungen: „Bogatyr" am 6./7. November, die Trall-division (Minensuchdivision) am 22./23. November.

— Schiffsbewegungen im Auslande. „Oleg" traf am 19. November aus Jaffa kommend, in Alexandrien ein. Kanonenboot „Chiwinetz" verließ die türkischen Gewässer und ging ins Mittelmeer.

— Personal. Die im Zusammenhang mit den Unruhen in der Schwarz-Meer-Flotte (im Sommer 1912) verhafteten 400 Matrosen wurden auf das Baltische und Ostasiatische Geschwader verteilt. Verurteilung der Rädelsführer siehe Dezemberheft.

Für die Unterhaltung der neu eröffneten Schiffsjungenschule in Kronstadt wurden jährlich 75 265 Rubel ausgeworfen. Über die Organisation der Schule wird bekannt, daß sie jährlich 400 Jungen im Alter von 18 Jahren einstellt. Nach $1^1/_2$jähriger Ausbildung werden die Jungen Leichtmatrosen und kommen auf Sonderlehrgänge. Die eintretenden Jungen müssen sich verpflichten 6 Jahre zu dienen.

Durch Befehl vom 20. November wird die zeitweilig eingeschränkte Zahl der Vize- und Kontreadmiralstellen wieder auf 18 und 29 erhöht (bisher waren etatsmäßig 16 Vize- und 26 Kontreadmirale).

Am 28. November wurden 23 Offizierschüler zur Unterseebootsschule kommandiert.

— Waffen. Verschiedene Ausschüsse wurden eingesetzt, um die Preisschießen der Verbände zu bearbeiten.

Dem Kommandanten, dem Torpedooffizier und dem Personal des Torpedoschießstandes auf dem Kopenski-See wurde ein Lob für vorzügliche Leistungen während des vergangenen Indiensthaltungsjahres ausgesprochen.

FT-Wesen. Die von der „Russischen Gesellschaft für drahtlose Telegraphie" in den Küstensignalstationen der Ostsee aufgestellten neuen FT-Stationen werden durch Ausschüsse eingehend erprobt. Einsetzung der Ausschüsse durch den Flottenchef, dem der Küstensignaldienst in militärischer Beziehung untersteht.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Das seit 4 Jahren in Nikolajeff im Bau befindliche 500 t große Unterseeboot, System „Naletow", ist kürzlich vom Stapel gelaufen. Es handelt sich um das Boot, das in untergetauchtem Zustand Streuminen legen soll.

Nach „Kronstadt Wjästnik" (24. November) hat der Bau der kürzlich vergebenen 12 Unterseeboote noch nicht begonnen. In nächster Zukunft werden weitere Unterseebootsaufträge erwartet.

„Nowoja Wremja" eröffnet eine Polemik gegen das Marineministerium und fordert größere Beschleunigung beim Ausbau der Unterseebootsflottillen und den Bau großer Offensivboote nach englischem und französischem Muster an Stelle des bisher bevorzugten kleinen Typs.

Auf der Baltischen Werft werden Kessel erprobt, die je nach Wahl mit Kohlen allein, mit Öl allein, oder gemischt geheizt werden können.

Die Kiellegung der vier neuen Panzerkreuzer (Dreadnoughts), die für den vergangenen Monat beabsichtigt war, ist auf das Frühjahr 1913 verschoben worden.

— Häfen, Werften. Der Duma wird eine Vorlage zur Bewilligung von 7 000 000 Rubel zum Ausbau des Hafens von Wladiwostok zugehen.

Digitized by Google

— Flugwesen. In Sewastopol wurde Ende November der Grundstein zu dem Gebäude einer Luftschifferschule gelegt.

— Verschiedenes. In einer Polemik behauptet „Brutus", die Firma Vickers habe seiner Zeit vorgeschlagen, dem Panzerkreuzer „Rjurik" Turbinen zu geben und ihn für 25 kn Geschwindigkeit zu bauen. Das Marineministerium habe Kolbenmaschinen und geringe Geschwindigkeit mit Rücksicht auf das Personal vorgezogen.

Ein Armeebefehl vom 17/30. November befiehlt allen Militärangehörigen, die Marineflagge nach denselben Regeln zu grüßen wie die Fahnen und Standarten der Armee.

Trotz der in diesem Jahre besonders großen Förderung der russischen Gruben ist eine Kohlennot ausgebrochen, die die Regierung zu außergewöhnlichen Maßnahmen veranlaßt hat, wie Beschlagnahme von Kohlen für die Bahnen und Ankauf großer Kohlenmengen im Ausland. G.

⚜

**Österreich-Ungarn.** Die österreichisch-ungarische Flotte lag während des verflossenen Monats — angeblich im Zustand erhöhter Schlagfertigkeit — in den Gewässern von Pola.

Beim Stapellauf des „Prinz Eugen" (30. 11.) waren nur die in Triest stationierten Fahrzeuge, d. h. „Panther" und 4 Küstentorpedoboote, zugegen.

v. D.

Digitized by Google

# Verschiedenes.

## Die wirtschaftlichen Folgen der letzten Kriege für die Entwicklung Japans.

Wenig mehr als 50 Jahre sind vergangen, seit der Name Japan anfing, in der alten Welt genannt zu werden, und noch nicht 20 Jahre ist es her, seit dieses auch in Deutschland oft mit einer Art von verwundertem Interesse betrachtete Land plötzlich begann, sich machtvoll in den Ideenkreis auch der Weltfremdesten einzudrängen und politisch und wirtschaftlich das Schwergewicht seiner Kräfte in die Wagschale zu werfen.

Unendlich viel ist seitdem über Japan geschrieben worden; seine Kriege und seine Ausbreitungsbestrebungen haben sich in der Presse wie auf dem Büchermarkt in einer Weise zur Geltung gebracht, daß es schwer erscheinen mußte, darüber noch etwas Neues zu bringen. Gleichwohl ist es nur den genaueren Kennern dieses Landes bewußt, daß die scheinbar so wunderbare Entwicklung zu einem nicht geringen Teile von einer starken Großmannssucht getragen wird und daß es den verantwortlichen Staatsmännern ernste Sorge bereitet, den Schein aufrechtzuerhalten und die Grundmauern des allzu rasch errichteten Baues nachträglich zu festigen und zu unterfangen, um den an manchen Stellen drohenden Zusammenbruch aufzuhalten.

Ein sehr guter Einblick gerade in diese Verhältnisse wird nunmehr in den im Reichsamt des Innern zusammengestellten „Berichten über Handel und Industrie" durch die Ausführungen des Kaiserlichen Konsuls Dr. Ohrt in Nagasaki über das in der Überschrift genannte Thema geboten. Japan bedurfte für seine wirtschaftliche Ausbreitung wie auch für die Ableitung seiner überschüssigen Bevölkerungsmassen der Ellbogenfreiheit nach dem asiatischen Festland wie gegenüber dem Vordringen Rußlands, das seinerseits eine Ausgangspforte nach dem Stillen Ozean unbedingt brauchte. Korea und der Zugang zur Mandschurei sowie die Insel Formosa waren die Ziele, die von Japans Staatsmännern zur Befriedigung dieser Bedürfnisse ins Auge gefaßt wurden, und man zögerte nicht, mit bewaffneter Hand zu erzwingen, was im Wege des gutwilligen Zugeständnisses nicht zu erreichen war. Es ist bekannt, daß Japan aus dem Kriege gegen China 1894/95 und gegen Rußland 10 Jahre später als glänzender Sieger hervorging, und außerdem, daß die europäische Diplomatie bei den Friedensverhandlungen dafür sorgte, daß die Bäume nicht in den Himmel wuchsen. Immerhin war die ersehnte Frucht so opferreicher Mühen errungen, und Japan machte sich zielbewußt und rücksichtslos den Siegespreis zunutze.

Es liegt auf der Hand, daß die Geltendmachung der neuen Weltmachtsstellung an die kaum entwickelten Kräfte des Landes hohe Anforderungen stellte. Armee und Marine mußten auf den dieser politischen Bedeutung entsprechenden Fuß gebracht werden, Verkehrsmittel für den Weg über See wie im Lande, Hafenanlagen, Telegraphenkabel und Eisenbahnen mußten angelegt und für die notwendigen Arbeits- und Absatzmöglichkeiten der Industrie mußte gesorgt werden.

Hatte der japanisch-chinesische Krieg zwar hohe Anforderungen an den Staatskredit wie an die Steuerkraft der Bürger gestellt, so brachte er doch außer dem gewünschten Erfolge auch eine erhebliche Kriegsentschädigung, und alles in allem wird man zugestehen dürfen, daß die Wirkungen dieses Krieges für die wirtschaftliche Entwicklung Japans günstig zu nennen sind.

Für die japanischen industriellen Produkte hat sich Formosa als ein sehr aufnahmefähiger Markt erwiesen, während seine Erzeugnisse in der über Erwarten

Digitized by Google

günstigen Entwicklung des Landes für Japan mehr und mehr an Bedeutung gewinnen. Schon erfordert die Insel keine Zuschüsse mehr vom Mutterlande, und es ist zu erwarten, daß sie beim Andauern der obwaltenden Verhältnisse demnächst in die Lage kommt, die Ausgaben zu ersetzen, die durch ihren Übergang in japanischen Besitz entstanden sind.

Auch in den Beziehungen zu China ist im wesentlichen erreicht, was durch das kriegerische Vorgehen angestrebt war. Zwar hatte damals schon die japanische Industrie ihre Kräfte überschätzt und mancherlei Treibhausunternehmungen hervorgebracht; im ganzen aber überwiegt die günstige Entwicklung in dem Sinne, daß die japanische Produktion für China und andere asiatische Märkte eine immer größere Bedeutung gewonnen hat und daß diese erfreuliche Lage in einem Wachsen des Wohlstandes, wenn auch gleichzeitig in einem Steigen der Preise und der Löhne zum Ausdruck kommt.

Von besonderer Wichtigkeit für die japanischen Finanzen war der Übergang zur Goldwährung, welche der immer größeren Entwertung des Silbers entgegenwirkte und die durch Kursschwankungen hervorgebrachte Unsicherheit in der Abwicklung der Geldgeschäfte mit dem Auslande beseitigte.

Der Krieg gegen Rußland stellte nach jeder Richtung die schwierigere Aufgabe dar. Schon vor seinem Ausbruch nötigte die immer schärfere Spannung zwischen beiden Ländern die japanische Geschäftswelt zu weitgehender Vorsicht, und die Maßnahmen zur Verstärkung der Kriegsbereitschaft hatten einen scharfen Kursrückgang für alle Effekten zur Folge. Während des Krieges litt der Handel durch die Inanspruchnahme der Seetransportmittel für militärische Zwecke, während anderseits vorzügliche Ernten an Getreide, Reis und Seide dem wirtschaftlichen Druck entgegenwirkten und die unbestrittene Herrschaft zur See die Aufrechterhaltung und selbst die Ausbreitung der Handelsbeziehungen zu China ermöglichte.

Im Frieden von Portsmouth blieb die mit Bestimmtheit erwartete Kriegsentschädigung aus, Japan war mithin für die Wiederherstellung seiner Streitkräfte wie für die Ausnutzung der neu errungenen Beziehungen auf die eigene Leistungsfähigkeit angewiesen, in der es allerdings durch die Bereitwilligkeit des ausländischen Geldmarktes, die japanischen Anleihen aufzunehmen, nicht unwesentlich unterstützt wurde. Während des Krieges war es für die wirtschaftliche Entwicklung von großer Bedeutung, daß der wesentlichste Teil der Aufwendungen für Kriegszwecke, für Löhnung, Bekleidung und Verpflegung wie für Dampferfrachten nach Japan zurückfloß und daß der gesteigerte Bedarf in der letzteren Richtung einer dauernden Steigerung der Handelsmarine zugute kam. Anderseits erforderte die Festigung der neuen Großmachtsstellung sehr bedeutende Opfer, und zu den bisherigen Staatsaufwendungen traten Pensionen in erheblicher Höhe und die Notwendigkeit, die Kriegsschuld wie die weiter notwendigen Anleihen zu verzinsen.

Gleichwohl wurde das japanische Volk alsbald von einem wohl auf die beispiellosen militärischen Erfolge zurückzuführenden Taumel ergriffen, der sich in einer abenteuerlichen Unternehmungslust und einer wilden Spekulationswut äußerte. Die Börsenkurse erreichten eine schwindelhafte Höhe, auch die kleinsten Geschäftsleute, Bauern und andere Kreise wurden in den Wirbel hineingezogen, und um so verhängnisvoller war der Zusammenbruch, der bei so künstlicher Grundlage nicht lange auf sich warten ließ. Eine dauernde und durchgreifende Besserung der allgemeinen Lage ist seitdem trotz günstiger Ernten und politischer Ententen nicht wieder eingetreten, und man kann die Annahme nicht von der Hand weisen, daß die schwere Steuerlast, die dem Volke durch den Krieg aufgebürdet ward, vorzugsweise für diese Hartnäckigkeit der Depression verantwortlich zu machen ist.

Digitized by Google

Ohne Einfluß blieb diese Depression auf die andauernde Aufwärtsbewegung der Löhne, der eine beträchtliche Steigerung der Nahrungsmittelpreise gegenübersteht. In der Entwicklung des Außenhandels ist ein gewisser Stillstand eingetreten, und der Krieg mit Rußland hatte nicht im entferntesten den belebenden Einfluß wie der Krieg mit China. In der Industrie ist trotz der Nachwirkungen der Krise doch eine aufwärts gerichtete Kurve festzustellen, die beispielsweise darin zu erkennen ist, daß gegenüber nur 88 000 Pferdekräften der industriellen Betriebe im Jahre 1903 diese im Jahre 1909 deren 272 000 aufwiesen.

Besondere Vorsorge wurde dabei der Herstellung von Stahl und Eisen im Lande selbst zugewendet, die namentlich auch in der gesteigerten Leistungsfähigkeit der Schiffswerften zum Ausdruck kam; doch ist beispielsweise das Regierungsstahlwerk bei Wakamatsu bis heute noch nicht über ein Defizit in seinen Betriebsergebnissen hinausgewachsen, und es erscheint zweifelhaft, ob hierdurch die Unabhängigkeit des Landes hinsichtlich seines Stahlbedarfs zu erreichen sein wird.

Wie dieser Industriezweig hat auch die japanische Reederei mit Schwierigkeiten zu kämpfen, und ebenso ist bis jetzt nicht erkennbar, ob die in weitem Umfange herbeigeführte Verstaatlichung der Eisenbahnen von dem erwarteten Erfolge begleitet sein wird.

Als wichtigster Siegespreis des Krieges kommt für Japan die Verfügungsfreiheit über Korea in Betracht, die im August 1910 in der formellen Einverleibung zum endgültigen Ausdruck kam. Zwar darf man annehmen, daß dieses Land über reiche natürliche Hilfsquellen verfügt, es ist aber zu keiner Zeit etwas für ihre Entwicklung getan, auch fehlt jede Industrie, und das Verkehrswesen befindet sich in äußerster Rückständigkeit, dergestalt, daß sehr Bedeutendes für die Erschließung des Landes geschehen muß und daß diese einstweilen eine schwere Belastung für die Finanzen des neuen Mutterlandes darstellt. Mit der Erwerbung mußte außerdem Japan die Staatsschuld Koreas übernehmen und an den koreanischen Hof sowie den Adel bedeutende Abfindungen zahlen, und schwer ist es zu sagen, ob und wann sich diese Ausgaben für Japan bezahlt machen werden.

Es erübrigt, der Interessen Japans an der Mandschurei zu gedenken, die hauptsächlich in der von Rußland an den Sieger abgetretenen „Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft" zum Ausdruck kommen. Die Aktien dieser Gesellschaft befinden sich sämtlich in japanischem Besitz, sind aber erst mit 10 % eingezahlt, doch hat die günstige Entwicklung des Frachtgeschäfts bisher noch keinen Anspruch an die von der japanischen Regierung gewährte Zinsgarantie notwendig gemacht. Die Eisenbahn stellt somit einstweilen den einzigen direkten und materiellen Gewinn dar, den Japan durch seinen siegreichen Krieg erhalten hat. Hierdurch und durch den Besitz von Dalny hat Japan es verstanden, sich den Löwenanteil an dem Außenhandel der Mandschurei zu sichern.

Alles in allem genommen sieht sich somit Japan vor eine Reihe großer und schwerer Aufgaben gestellt, und wenn es wirtschaftlich und finanziell wieder dauernd in gesunde Bahnen kommen will, so muß es in erster Linie für eine lange Reihe von Jahren vor äußeren Verwicklungen bewahrt bleiben. Die Nutzanwendung für Europa liegt auf der Hand; es ist zu hoffen, daß die Klugheit und politische Voraussicht der japanischen Staatsmänner dieser Lage der Dinge Rechnung trägt.

P. K.

Digitized by Google

## Die Funkentelegraphie in den Vereinigten Staaten und das neue amerikanische Funkentelegraphiegesetz.

Die Funkentelegraphie hat sich in den Vereinigten Staaten in jüngster Zeit außerordentlich ausgebreitet. Nicht nur wurde eine Reihe öffentlicher Funkspruchstationen und Küstenstationen in allen Teilen des ausgedehnten Gebietes errichtet, sondern es hatten auch eine Anzahl vermögender Leute sowie vor allem die größeren Zeitungen ihre eigene Funkenstation. Ja sogar Knaben erhielten häufig eine kleine Funkenanlage zum Geschenk, durch die sie nach Belieben und ohne an irgendwelche Bestimmungen gebunden zu sein miteinander verkehrten. Diese private, zum Teil sogar spielerische Benutzung hatte allmählich solche Ausdehnung angenommen, daß nicht nur der öffentliche Verkehr darunter erheblich litt, sondern daß auch bei den Küstenstationen die Möglichkeit, Meldungen in Seenot befindlicher Schiffe richtig abzunehmen, geradezu in Frage gestellt war.

Der Untergang der „Titanic" rückte diese Frage erneut vor aller Augen. Die Regierung mußte sich daher zu bestimmten Vorschriften über den Friedensverkehr entschließen. Das vom Kongreß der Vereinigten Staaten hierüber erlassene, vom 13. August 1912 datierende Gesetz enthält in der Hauptsache die nachstehenden Bestimmungen, die sich eng an die vom Deutschen Reich vor einigen Jahren herausgegebene Anweisung für den Funkentelegraphendienst anlehnen.

Die Funkentelegraphie wird ebenso wie in Deutschland als Staatsangelegenheit erklärt. Jede Station innerhalb der Vereinigten Staaten und Portorikos bedarf der staatlichen Genehmigung; nur staatlich geprüftes Personal darf sie bedienen.

An jede Station werden folgende Bedingungen gestellt:

Alle Schiffe und alle dem internationalen Verkehr dienenden Küstenstationen müssen die beiden in der Berliner Konvention festgelegten internationalen Verkehrswellen von 300 und 600 m geben und empfangen können. Außerdem kann jede Station eine ihr eigene Wellenlänge zum Geben und Empfangen benutzen, die ihr vom Verkehrsministerium zugewiesen wird und die zwischen 600 und 1600 m liegen muß. Die nicht dem Seeverkehr dienenden öffentlichen oder privaten Landstationen brauchen nur die ihnen vom Staatssekretär (Secretary of Commerce and Labor) zugewiesene Wellenlänge zwischen 600 und 1600 m zur Verfügung zu haben. Die ausgesandten Wellen müssen scharf abgestimmt (pure wave) sein, d. h., die Koppelungswellen sollen nicht mehr als höchstens 10 Prozent nach jeder Seite von der eigentlichen Sendewelle abweichen.*)

Jede Bordstation muß ferner klar sein, auf einer der Normalwellen (300 oder 600 m) das Seenotzeichen (S O S) geben zu können. Bei diesem Notsignal darf dann auch der Sender an Bord mit einer derart festen Koppelung arbeiten, daß ohne Rücksicht auf die oben vorgeschriebenen 10 Prozent Spielraum der Koppelungswelle das Maximum der Energieausstrahlung erzielt wird. Die Sendeenergie einer

*) Die heutigen Funkenstationen verwenden fast ausschließlich Sender gekoppelten Systems nach Professor Braun, d. h. einen „geschlossenen" Schwingungskreis zur Schwingungserzeugung gekoppelt mit einem offenen Schwingungskreis zum Ausstrahlen der Schwingungen. Dem Vorteil der besseren Energieausnutzung und damit größeren Reichweite dieser Anordnung steht der Nachteil gegenüber, daß infolge der Koppelung nicht mehr eine einzige klare Welle, sondern je nach dem Grade der Koppelung zwei Wellen erzeugt und ausgesandt werden, herrührend von den beiden sich gegenseitig beeinflussenden (verstimmenden) Schwingungskreisen.

Bei einer Gebrauchswelle von z. B. 600 m müssen die beiden Koppelungswellen nach obigen Bestimmungen zwischen 540 und 660 m liegen. Je fester die Koppelung gemacht wird, um so stärker wird die Energie der ausgestrahlten Schwingungen, um so weiter entfernen sich die Koppelungswellen von der Grundwelle; je loser die Koppelung wird, um so schärfer wird die Abstimmung, allerdings bei verringerter Energieübertragung.

Digitized by Google

Schiffsstation bei Abgabe des Notsignals muß so stark sein, daß mit Sicherheit bei Tage eine Entfernung von 100 sm überbrückt werden kann. Alle Stationen sind verpflichtet, den Seenotsignalen das unbedingte Vorrecht vor allen übrigen dienstlichen wie privaten Funksprüchen zu geben und jeglichen Verkehr bei Hören des Seenotsignals abzubrechen, es sei denn, daß sie das Seenotzeichen bereits selbst weitergeben. Innerhalb des Bereichs von 15 sm von einer Marine- oder Militärstation darf nur mit einer Sendeenergie von nicht über 1 Kilowatt gearbeitet werden; innerhalb eines Kreises von 5 sm nicht über $^1/_2$ Kilowatt, ausgenommen Seenotsignale. Jede dem Verkehr zwischen Küste und See geöffnete Landstation, sowie jedes amerikanische Schiff muß den Austausch von Funksprüchen mit jeder anderen Schiffsstation übernehmen, gleichgültig, welches System das Schiff an Bord hat. Jede für den Verkehr mit See bestimmte Küstenstation muß während ihrer Dienststunden in Zwischenräumen von nicht weniger als 15 Minuten und jedesmal für die Dauer von nicht weniger als 2 Minuten ihren Empfänger auf die 300 m-Welle schalten und auf etwaige Signale hören. In wichtigen Seehäfen und anderen Plätzen, an denen Marine-, Militär- oder wichtige Handelsstationen dicht beieinander gleichzeitig verkehren müssen, sich also stören würden, wird für jede dieser Stationen eine bestimmte Verkehrszeit und Verkehrswelle festgelegt.

Die Marine- und Militärstationen sind angewiesen, die Innehaltung dieser Bestimmungen zu überwachen und sollen für ihren eigenen Verkehr die ersten 15 Minuten jeder Stunde benutzen.

Im übrigen soll jede Station nur mit der Energiestärke arbeiten, die zur Aufrechterhaltung des Verkehrs erforderlich ist.

Für Überschreitung dieser Bestimmungen sieht das Gesetz eine Anzahl von Geld- und Gefängnisstrafen vor. Absichtliche Störung wird mit Gefängnis nicht unter einem Jahre oder 2000 ℳ Geldstrafe, absichtliche Störung oder Nachahmung des Seenotzeichens mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder 4000 ℳ Geldstrafe oder auch beiden Strafarten zusammen nach Erkenntnis des Gerichts für jeden einzelnen Verstoß bestraft.

Im Umkreis von 5 sm von einer Marine- oder Militärstation darf keine andere Station mit einer Wellenlänge unter 200 m und einer Energie von über $^1/_2$ Kilowatt arbeiten. Dieser letzte Paragraph soll den Hafenverkehr der Kriegschiffe mit Hafenstationen und untereinander gegen Störungen sichern. Die Hafenwelle der Kriegschiffe liegt danach anscheinend unter 200 m.

Da das Verkehrsministerium nur berechtigt ist, Wellen bis zu einer Länge von 1600 m zu vergeben, so scheinen die Wellen über 1600 m für die Kriegsmarine oder die staatlichen Funkengroßstationen vorbehalten zu sein.

Die Philippinen werden in das Gesetz nicht mit eingeschlossen.

Das Gesetz tritt vier Monate nach seinem Erscheinen, also etwa mit Beginn des neuen Jahres, in Kraft.

v. Selchow.

## Admiral Gijsels van Lier.

### Eine Erinnerung an die kurbrandenburgische Marine.

Unsere Marine, die kraftvollere und glücklichere Nachfolgerin der Seemacht Friedrich Wilhelms des Großen Kurfürsten, hatte kürzlich Veranlassung, eines verdienstvollen Helfers dieses Fürsten, des niederländischen Admirals Aernoult Gijsels van Lier, zu gedenken. Er wurde im Jahre 1580 zu Löwenstein

Digitized by Google

(in Geldern) geboren, ging in jungen Jahren zur See und brachte es im Dienste der Generalstaaten dank seiner Tüchtigkeit frühzeitig zu hohen Ehrenstellen, ja bis zur Würde eines Gouverneurs von Amboina. Im Jahre 1641 führte er eine Flotte von 20 Schiffen zur Unterstützung der Portugiesen, die sich von Spanien freigemacht hatten. Als er nach seiner Rückkehr nicht die gewünschte Anerkennung fand, verließ er sein undankbares Vaterland und ward durch Vermittelung des Prinzen Heinrich von Oranien vom Großen Kurfürsten bei dessen Aufenthalt in Holland im Jahre 1647 gewonnen, um ihm bei der Verwirklichung seiner auf Ausbreitung des Seehandels und Gründung überseeischer Kolonien gerichteten Pläne mit seiner reichen Erfahrung und Sachkenntnis zur Seite zu stehen.

Die Begründung einer brandenburgisch-ostindischen Kompagnie, die er als Konkurrenzunternehmen für die holländisch-ostindische Kompagnie ausersehen hatte, war sein Lieblingsprojekt. Die leider nicht zur Durchführung gelangten Pläne zur Erwerbung der dänischen Besitzung Trankebar (an der Koromandelküste) förderte er, und mit dem deutschen Kaiser pflog er Verhandlungen über die Anknüpfung überseeischer Handelsbeziehungen. Wenn seinen weitausschauenden Projekten schließlich kein unmittelbarer Erfolg beschieden war wegen der ungünstigen politischen und merkantilen Verhältnisse des deutschen Reiches, das an den Folgen des unseligen 30jährigen Krieges schwer darniederlag, so war diese vorbereitende Tätigkeit dennoch von Einfluß auf die Teilnahme brandenburgischer Schiffe während der preußischen Wirren (Oberst v. Hille) und im Schwedenkriege 1675, als durch Benjamin Raules Betreiben eine kurbrandenburgische Marine auf der See erschien.

In Ansehung seiner Verdienste ernannte der Kurfürst ihn zum Geheimen Rat und überwies ihm das Amt Lenzen in Erbpacht, wo er hochbetagt im Jahre 1676 starb. Auf seinen Wunsch ward er in der Dorfkirche zu Mödlich a./E. beigesetzt, unter seinen Landsleuten, eingewanderten niederländischen Kolonisten, denen die Eindeichung der Elbe zu verdanken ist. Ihm zur Seite ruhte seine Tochter Clara.

Der Anbau an der Kirche, in dem sich beide Särge befanden, litt im Laufe der Zeiten, so daß sich die Beseitigung der Gruft als notwendig erwies. Die sterblichen Reste von Vater und Tochter wurden gemeinsam eingesargt und unlängst am 8. Dezember feierlich der Erde übergeben.

Noch heute erinnern die Rüstung Gijsels und eine Fahne mit Inschrift im Prignitz-Museum zu Havelberg an den alten verdienten Seehelden.

Chr. Voigt.

Digitized by Google

# Zeitschriftenschau.

## Luftfahrzeuge als Scheiben für Artillerie- und Infanterieschießen.

»Engineering«, 29. November 1912.

Vor der Aëronautical Society of Great Britain besprach General Stones die Darstellung von Luftzielen. Kreuzer und Automobile haben Drachenscheiben geschleppt, aber keine genügende Geschwindigkeit erreicht. Der Redner hält es für möglich, Luftschiff- oder Flugzeugscheiben von bemannten Luftfahrzeugen schleppen zu lassen oder sie drahtlos elektrisch von der Erde aus zu betreiben. Das erste sei allerdings schwierig und gefährlich, das zweite zu teuer. Er glaubt, Flugzeuge seien ziemlich sicher vor Treffern.

An der Diskussion beteiligten sich nur Armeeoffiziere. Ihre Urteile über die Möglichkeit des Schleppens durch Luftfahrzeuge gingen sehr auseinander. Ein Windewerk zur zeitweiligen Erhöhung der Schleppgeschwindigkeit bei Drachen wurde vorgeschlagen. Die Schlußredner äußerten sich nur wenig vertrauensvoll über die Abwehr der Luftfahrzeuge von der Erde aus. Eine Beschießung nütze nur insofern, als sie den Feind in respektvoller Entfernung halte. Nur die Bekämpfung in der Luft selbst ist wirksam, ein Grundsatz, dem man nach den neuesten Kriegserfahrungen im Balkan wohl zustimmen kann.

## Le tonnage des sous-marins.

»Le Yacht«, 30. November 1912.

„Das Zukunfts-Unterseeboot", so denkt es sich der Verfasser, „gehört mit zur Schlachtflotte, geht an den Flügeln der Linie gegen den Feind vor, taucht beim ersten Kanonenschuß und trägt während des Artillerieduells Vernichtung in die feindliche Linie."

Das ist natürlich nur zu erreichen, primär durch Steigerung der Geschwindigkeit und Seeausdauer, sekundär durch Deplacementsvermehrung von rund 400 auf 1200 t. Der Verfasser erwartet davon 20 kn Geschwindigkeit, bedauert aber, daß die französische Motorenindustrie nicht leistungsfähig genug sei, und klagt: „Falsche Eigenliebe oder schlecht verstandener Patriotismus verbieten uns, dieses Element der Kraft im Auslande zu suchen, und wäre es in Deutschland!" Er nennt als weitere Vorteile: geringere Gefährdung der vorderen Tauchruder im Seegang, größere Periskoplänge infolge gesteigerten Bootsdurchmessers, ruhigere Tauchfahrt und vermehrte Sicherheit. Den Nachteil noch größerer Unbeholfenheit in den Häfen will der Verfasser durch Schlepperhilfe ausschalten . . . „wie man es mit den Torpedobootzerstörern macht".

Digitized by Google

# Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

---

**Mit den Türken in der Front im Stabe Mahmud Muchtar Paschas.** Mein Kriegstagebuch über die Kämpfe bei Kirk Kilisse, Lüle Burgas und Cataldza von G. v. Hochwaechter, Kaiserl. ottomanischer Major. — Berlin 1913 bei E. S. Mittler & Sohn. — Preis 3,50 ℳ, gebunden 5 ℳ.

Major v. Hochwaechter erwarb sich ein großes Verdienst damit, daß er so schnell und noch ehe das Drama im Balkan zum Abschluß kam, über seine Kriegserlebnisse zu berichten sich entschloß, zumal es ihm vergönnt war, überall in nächster Nähe der leitenden Persönlichkeiten Zeuge der Ereignisse zu sein. Von besonderem Wert ist sein Urteil über die Gründe der Katastrophe, die über die Türkei hereinbrach. Man wartete die Beendigung der Mobilmachung nicht ab; nichts war genügend vorbereitet, weder für die Verpflegung noch für den Munitionsnachschub war gesorgt, und den Redifs fehlte es nicht nur an der Ausrüstung, sondern vor allem an der militärischen Ausbildung und an brauchbarer Führung. So brach bei dem übereilten Vorgehen, wenn dem hungrigen Soldaten die Munition ausging und nirgends ein Führer ihn anspornte, die Panik aus. Die zurückflutenden Massen verstopften die ohnehin mangelhaften und vom Regen zerstörten Wege und Eisenbahnen, und nur der Umstand, daß wunderbarerweise die Bulgaren nicht nachstießen, verhütete die völlige Vernichtung. Als der türkische Soldat in der Cataldza-Linie sich eingraben konnte, und als Verpflegung und Munitionsnachschub in Ordnung gebracht waren, kam die Sache zum Stehen, und nur der Eintritt des Waffenstillstandes hinderte eine völlige Wendung der Dinge. Wäre man, so urteilt Hochwaechter, nicht über die Cataldza-Linie hinausgegangen und hätte man dort den Feind erwartet, alles Unglück im Beginn des Krieges wäre vermieden worden. Hochwaechters Buch, das die so ganz frischen Eindrücke schildert, ist des größten Interesses insbesondere im militärischen Leserkreise sicher.

John Foster Fraser: **Australien.** Das Werden eines Volkes. Übersetzt von einem Kran. — Im Kommissionsverlag von Karl Prochaska in Teschen.

Wenn es eines Beweises bedurfte, wie weit außerhalb unseres Interessenkreises Australien belegen ist, so sei daran erinnert, daß dem Berichterstatter in zwölfjähriger Mitarbeit für die „Marine-Rundschau" im ganzen nur drei Bücher zu Gesicht kamen, die sich mit diesem Gegenstande beschäftigten. Vgl. 1909, S. 630 Herz „Neuseeland" und 1910, S. 1467 Manes „Soziale Wunder". Australien ist ein Land, größer als Europa, bevölkert nicht so stark wie eine englische Grafschaft, dennoch ist dort die Landflucht eine tägliche Erscheinung; die Abwanderung überwiegt fast die Einwanderung, gleichwohl schließt eine politisch starke und wenig einsichtige Arbeiterschaft den Zufluß ab. Noch verkehren die großen Städte fast nur über See miteinander. Eisenbahnen baut man nicht, um die Gebiete zu erschließen, sondern nur, wenn ein dringendes Bedürfnis vorliegt, und dabei zeigt das Beispiel von Kalgoorlie mit seiner 500 km langen Wasserleitung, was aus dem Lande zu machen ist, wenn energische Arbeit einsetzt. Gleiches wurde auch an anderen Stellen in dem glänzenden Wachsen und Gedeihen europäischer Nutzpflanzen und Viehrassen bestätigt gefunden. Alle diese Fragen werden in dem obigen, nicht zu umfangreichen



Digitized by Google

Buche im ganzen in liebenswürdigem Plauderton vorgetragen. Es weist zugleich darauf hin, wie Kanada durch die entgegengesetzte Politik aufblühte und wie nichts die benachbarten gelben Rassen hindern würde, sich in dieses Land zu ergießen, dessen gegenwärtige Bewohner zwar England ihre Heimat nennen, zugleich aber, ohne geschichtliche Traditionen und Überlieferungen, hier und da bereits den Gedanken politischer Selbständigkeit erwägen. Mögen alle diese Fragen zunächst die deutschen Interessen nicht unmittelbar berühren, so ist es doch wichtig genug, sich ein Bild davon zu machen; aus diesem Grunde sei Frasers Buch mit dem seltsamen Übersetzer der Aufmerksamkeit unseres Leserkreises bestens empfohlen.

**Aus dem Erbe der Inkas-Bolivien.** Eine geographisch ethnographische Studie. Von Max Josef v. Bacano. Mit 82 Textabbildungen und einer farbigen Karte von Bolivien. — Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin SW 48. — Preis vornehm gebunden 4 ℳ.

Die allgemeine Richtung unserer wirtschaftlichen Fragen gewidmeten und nicht streng wissenschaftlichen Literatur bringt es mit sich, daß wir besser im Innern von Afrika Bescheid wissen als in den älteren Kulturgebieten, die sich allmählich in den Kreis unserer Handels- und Kapitalinteressen eindrängen. Jedenfalls dürfte die Annahme gerechtfertigt sein, daß Bolivien für weitaus die meisten eine vollkommene terra incognita ist. Das ist bedauerlich, weil inzwischen England und die Vereinigten Staaten das Beste vorwegnehmen, so daß deutsche Unternehmungslust hier bei der Erschließung und Ausbeutung zu spät kommt. Der Verfasser, der sich mit diesem Gegenstand nicht zum ersten Male beschäftigt, bietet uns in dem nicht zu umfangreichen, mit informatorischen Abbildungen reichlich ausgestatteten Werke eingehende Auskunft über die Hilfsmittel des Landes, über die mit Indianern noch stark durchsetzte Bevölkerung und über die Maßnahmen, die für die wirtschaftliche Ausnutzung der Viehherden wie der Bodenschätze bisher ergriffen worden sind. Von Interesse ist die Übersicht über die nach deutschem Vorbild ausgestatteten Heereseinrichtungen sowie der Ausblick auf die wirtschaftliche Zukunft des Landes, für die eine stärkere Beteiligung deutschen Kapitals und deutschen Unternehmungsgeistes sehr erwünscht wäre. Wir empfehlen das Buch insbesondere dem Interesse derer, die gewillt sein sollten „drüben" wirtschaftlich Fuß zu fassen.

**Das Mittelmeerproblem.** Deutschland und England. Von Frhr. v. Mackay. Nr. 4 „der Probleme neuerer Zeit." Beiträge zur Geschichte der Gegenwart von F. W. Schroeter. — Hans Sachs-Verlag, München-Leipzig. — Preis 1 ℳ.

Freiher v. Mackay hat in diesen Blättern oft seinen Beruf bewiesen, schwierige Probleme der Weltpolitik in knappen, scharfen Zügen zu zeichnen und in die richtige Beleuchtung zu stellen. In der oben benannten Arbeit interessiert vor allem der Hinweis darauf, gegenüber wie vielseitigen Gegensätzen die Ententepolitik, die zur Zeit die auswärtige Lage kennzeichnet, sich zu bewähren haben würde, wenn einmal die Mittelmeerfrage auch für die in dieser Entente vereinigten Völker ihre Lösung fordert. Weiter wird der Gesichtspunkt zu beachten sein, wie hier der Ausbau der großen Schienenwege nach Innerasien allmählich die Seeinteressen ihres ausschließlichen Schwergewichtes beraubt, und wie infolgedessen die Heeresgewalt gegenüber der Seegewalt sich als Grundlage und Werkzeug nationaler Autorität und Stoßkraft mehr zur Geltung bringt. Die kleine Schrift ist besonders geeignet, den Leser, der sich kurz vorher mit den philosophischen Erörterungen Homer Leas Herz und Sinne beschwerte, wieder auf den Boden der nächstliegenden Tatsachen zurückzuführen, und ihn die schwebenden Fragen vielleicht von weniger hohem Standpunkt, dafür aber mehr praktisch und mit auf die Gegenwart gerichteten Blicken betrachten zu lassen.

Digitized by Google

C. Skovgaard-Petersen: **Aus Japan, wie es heute ist.** Übersetzt von H. Gottsched. Mit Bildern. — Verlag der Baseler Missionsbuchhandlung in Basel. Adresse für Deutschland: Baseler Missionsbuchhandlung St. Ludwig i. E. — Preis in effektvollem Umschlag broschiert 3 Fr. = 2,40 *M*, gebunden 4 Fr. = 3,20 *M*.

Der Verfasser bereiste außer andern Ländern des Ostens auch Japan zu dem Zweck, durch Berührung mit den führenden Männern und mit der Bevölkerung in den Missionsländern einen persönlichen Eindruck von der Stellung der Mission und neue Impulse zu ihrer Arbeit zu bekommen. In Japan stand ihm ein Dolmetscher in der Person des dänisch-amerikanischen Missionars Winther zur Seite, der, mit den Landessitten eingehend vertraut, ihm für die Erreichung seiner Absichten außerordentlich förderlich war. So weiß er überaus anziehend von dem Lande, von seinen Tempeln und von den Persönlichkeiten zu berichten, mit denen er auf seinem Wege zusammentraf, und die ihm den gewünschten Einblick nach allen Richtungen gewährten. Ist auch das Ergebnis angesichts des ehrgeizigen und engen Nationalismus der Japaner für den Sendboten des Christentums kein sehr hoffnungsreiches, so wird man doch dem Verfasser darin Recht geben dürfen, daß Japan nicht bloß an der Kultur des Westens modernisiert, sondern zugleich unter dem Einfluß des Christentums humanisiert worden ist. Aber ganz abgesehen davon, ob, wie der Verfasser im Schlußwort andeutet, in dieser Richtung vielleicht noch Rückschläge zu erwarten sind, ist sein Buch auch für denjenigen, der sich sehr viel mit Japan beschäftigte, von hohem Interesse, weil es uns Menschen und Dinge in manchen Beziehungen von einer ganz neuen Seite zeigt.

**Geographie des Atlantischen Ozeans.** Von Professor Dr. Gerhard Schott, Abteilungsvorstand bei der Deutschen Seewarte in Hamburg. Lexikonformat 340 Seiten. Mit farbigem Titelbild von Professor Schnars-Alquist, 90 Textfiguren und 28 farbigen Karten. — Verlag von C. Boysen in Hamburg 36. — Geheftet 23 *M*, in Leinenband 25 *M*.

Professor Schotts Geographie des Atlantischen Ozeans tritt uns in seiner äußeren Gestalt als ein streng wissenschaftliches Werk entgegen, schon nach kurzer Beschäftigung mit dem Buche aber bemerkt man, wie allgemein interessante Dinge der Verfasser zu berichten weiß, und wie diese umfangreiche Arbeit sehr wohl geeignet ist, auch die Stunden der Muße auszufüllen. Ganz besonders mag dies von dem ersten Kapitel der Entdeckungs- und Erforschungsgeschichte gelten, aber auch in allen übrigen Kapiteln und namentlich wieder bei der Schilderung der Lebewesen und in der Abhandlung über den atlantischen Verkehr findet man eine Fülle von Stoff, mit dem man sich gern beschäftigt und der uns in durchaus fesselnder Darstellung entgegentritt. Wir sehen hier wie bei unseren sämtlichen Besprechungen von einer kritischen Erörterung von Einzelheiten grundsätzlich ab, weil es uns wichtiger erscheint, unseren Leserkreis auf eine möglichst große Zahl literarischer Neuerscheinungen aufmerksam zu machen. Wir möchten deshalb nur noch einmal hervorheben, daß uns selten eine so anregende Schilderung an sich trockener Gegenstände entgegengetreten ist, und möchten das Buch insbesondere für die Büchereien der Seekadetten-Schulschiffe und der Marinebildungsanstalten zur Anschaffung empfehlen.

**Die deutsche Bodenreformbewegung.** Von Dr. W. Schrameier, Geh. Admiralitätsrat. — Jena 1912, bei Gustav Fischer. — Preis 1 *M*.

Was die deutsche Bodenreformbewegung anstrebt, wurde unter Dr. Schrameiers Mitwirkung bei der Begründung von Tsingtau praktisch ins Werk gesetzt. Er war daher gewiß sehr berufen, in der vorbezeichneten knappen Übersicht eine Darstellung



Digitized by Google

desjenigen zu geben, was dieser Bewegung als Ziel vorschwebt und was sie bisher erreicht hat. Es ist sehr auffällig, daß die Bodenreformbewegung bisher in Deutschland in weiteren Kreisen noch wenig beachtet wird, so sehr wir alle durch die Verschandelung der Außenbezirke unserer großen Städte und das unerfreuliche Vorgehen der Bauunternehmer und Grundstücksspekulanten an dieser Frage beteiligt sind, einer Frage, die mindestens ebenso wichtig ist, wie die prinzipiellen wirtschaftlichen Unterschiede, die in den gesetzgebenden Versammlungen rechts und links voneinander scheiden. Es erscheint ungemein erwünscht, daß Dr. Schrameiers kleine Schrift recht weite Verbreitung findet, denn die allgemeinere Kenntnis der Bestrebungen des Bundes der Bodenreformer dürfte viel dazu beitragen, daß die Phrase aus unserem politischen Leben verschwindet und praktische Arbeit an ihre Stelle tritt.

Heckert, Generalmajor z. D.: **„Vergleich der deutschen und französischen Wehrverhältnisse, Landstreitkräfte und Heeres-Organisationen".** — Leipzig-Anger 1912, bei Lindner & Söhne. — Preis 50 Pfg.

Der vorgenannte, in einem kleinen Heftchen durch Nebeneinanderstellung der betreffenden Zahlen gewonnene Vergleich dürfte im gegenwärtigen Augenblick des allgemeinsten Interesses sicher sein.

**Veröffentlichungen des Hydrographischen Amtes** der Kaiserlichen und Königlichen Kriegsmarine in Pola. Gruppe II. Jahrbuch der meteorologischen, erdmagnetischen und seismischen Beobachtungen. Neue Folge XVI. Band (XL. Jahrgang der ganzen Reihe). Beobachtungen des Jahres 1911. Herausgegeben von der Abteilung „Geophysik". Pola 1912. Kommissionsverlag von Gerold & Co. in Wien bringt in gewohnter Weise die Ergebnisse der Beobachtungen. M.

**Die gewerbliche Arbeiterfrage.** Von Prof. Werner Sombart. — Sammlung Göschen. Berlin und Leipzig. — Preis 80 Pfg.

In dem durch den Umfang der Göschenschen Sammlung gegebenen Rahmen behandelt Prof. Sombart die Entstehung der Arbeiterfrage und die zu ihrer Lösung ergriffenen Maßnahmen und hierbei insbesondere die Konsumentenorganisationen, den Arbeiterschutz und die Arbeiterfürsorge. Auf diese Weise gewährt das kleine Buch einen guten Überblick über den gegenwärtigen Stand der Dinge und wird zu allgemeiner Information sehr willkommen sein. Nicht verkannt darf freilich werden, daß ein solcher Überblick den Anfänger leicht dazu verleitet, zu generalisieren und sich an Schlagworte zu klammern, während nirgends so sehr wie hier eine statistische Erfassung des Gegenstandes am Platze ist, die in sich selbst die Gegenwirkung gegen eine subjektive und parteipolitische Betrachtung dieser wichtigen Frage trägt.

**Schriften der „Vereinigung für staatsbürgerliche Bildung und Erziehung".** Nr. 9. Paul Rühlmann: „Der staatsbürgerliche Unterricht in Frankreich." (III und 61 Seiten.) — Leipzig 1912 bei B. G. Teubner. — Preis 1,40 *M*.

Die im Jahrgang 1911 S. 1486 erwähnten Schriften der oben genannten Vereinigung erfahren in ihrem Heft 9 eine wertvolle Ergänzung. In Frankreich ist der gesamte Unterricht eine rein staatliche Veranstaltung. Politische Grundanschauungen führen zu einem Gegensatz gegen die kirchliche Hierarchie; dementsprechend fehlt die Religion als Unterrichtsgegenstand und wird durch die Morallehre ersetzt. An diese gliedert sich die Staatsbürgerkunde naturgemäß an, und schon in der Volksschule wird den Kindern das „Wie" der staatlichen Einrichtungen und soweit dies angängig, auch deren „Warum" erläutert. Ob die glühende und vorbehaltlose Vaterlandsliebe der Franzosen ein Ergebnis dieser Unterrichtsmethode oder vielmehr auf nationale

Digitized by Google

Voraussetzungen zurückzuführen ist, bleibe dahingestellt. Mögen auch die Richtungslinien der französischen Schule zu einer Übertragung auf deutsche Verhältnisse noch weniger geeignet sein als die früher geschilderten Einrichtungen in der Schweiz und den Niederlanden, so werden wir doch jedenfalls viel daraus lernen können. In der knappen und zugleich kritischen Darstellung dieser Fragen erwirbt sich die „Vereinigung" ein nicht geringes Verdienst.

**Schiffer-Kreditkassen.** Ein Weg aus der Not des Schifferstandes. Vortrag von Pastor Paul Ebert. — Hamburg 1912. Heroldsche Buchhandlung.

Der Vortragende arbeitet im Dienste des Gedankens, den Schiffern unserer Binnenschiffahrt durch Vermittlung von Kredit und die Anlegung etwaiger zeitweilig überschüssiger Gelder in der Not zu helfen, in der sie sich zur Zeit, auf die Vorschüsse des Kaufmanns und anderer, oft nicht unbedenklicher Geldgeber angewiesen, befinden. Er verweist sie auf den Weg der Selbsthilfe und macht Vorschläge, wie derartige Kreditkassen mit einfachen Hilfsmitteln und ohne große Verwaltungskosten ins Leben zu rufen sein würden. Da diese Frage auch für unseren Ersatz von wesentlicher Bedeutung ist, wollten wir nicht unterlassen, auf das oben genannte kleine Schriftchen hinzuweisen, das, vom Geiste christlicher Nächstenliebe getragen, in sachkundiger Weise diesen nicht unwichtigen Gegenstand erörtert.

**Abriß der Staatsbürgerkunde für Handels- und kaufmännische Fortbildungsschulen.** Im Anschluß an Ebelings Handelsbetriebslehre bearbeitet von Dr. Paul Eckardt. Ausgabe A für Preußen, Ausgabe B. — Verlag von B. G. Teubner. — Preis je 30 Pfg.

Die beiden Hefte geben in knappster Form einen Überblick über die Voraussetzungen des bürgerlichen Zusammenlebens und die Formen und Organe des Staatsgebildes, das innerhalb der deutschen Grenzpfähle vereinigt ist. Ausgabe A behandelt insbesondere die preußischen Einrichtungen, Ausgabe B faßt die Abweichungen in den übrigen Bundesstaaten ins Auge. Wir halten uns insbesondere im Hinblick auf unsere Militäranwärter verpflichtet, die für ihre Fortbildung geeigneten Hilfsmittel in möglichst umfangreichem Maße zu erwähnen, und haben deshalb einen Hinweis auf die obigen, zunächst für einen anderen Kreis bestimmten Arbeiten nicht unterlassen wollen.

Dr. Ing. Carl Commentz: **Die Grundlagen der Rentabilität von Frachtschiffen** und ihre Beeinflussung durch die moderne Technik. — Charlottenburg 1912, Verlag Deutsche Schiffahrt, G. m. b. H. — Preis 1,50 *M*.

Der Verfasser behandelt seiner Fachrichtung entsprechend seinen Gegenstand hauptsächlich von technischen Gesichtspunkten aus. Demgemäß erörtert er die Beeinflussung der Rentabilität durch Verbesserungen am Schiffskörper, z. B. durch Einführung von Qualitätsmaterial, durch Verbesserungen der Maschinenanlagen — hierher gehörig Dampfturbinen und Wasserrohrkessel — und durch Einführung von Ölmotoren, womit er ein in vielen Beziehungen noch neues Gebiet betritt. Gegenüber diesen Sondererörterungen kommen indessen die allgemeinen Grundlagen der Rentabilität in Baukosten, Abschreibung und Betriebskosten nicht zu kurz, so daß das Buch dem Fachmann wie dem Interessenten einen vollständigen Überblick über die in Betracht kommenden Fragen gewährt. Spezielles Studium erfordern die eingehenden Rentabilitätsberechnungen für die verschiedenen Reisewege, z. B. der Mittelmeerfahrt und der Indienfahrt. Sie führen zu dem zunächst überraschenden Ergebnis der ökonomischen Überlegenheit der langsameren Schiffe, deren Ausnutzung Sache des Kaufmanns ist. Wir bedauern, insbesondere auf die rechnungsmäßigen Begründungen

Digitized by Google

der Leitsätze des Verfassers hier nicht näher eingehen zu können. Wenn auch das Interesse der Marine an dem Gegenstande nur ein mittelbares ist, so werden doch ihre Schiffbauer und Verwaltungsbeamten manches Wissenswerte aus der knapp gehaltenen Schrift entnehmen und danach ihren Gesichtskreis erweitern können.

**Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat.** Heft 1 der Sammlung „Moderne Wirtschaftsgestaltungen". Herausgegeben von Kurt Wiedenfeld. — Bonn 1912. Verlag von A. Marcus und E. Weber. Preis 7,50 *M* mit einem Beiheft von Karten und graphischen Darstellungen.

Die Entwicklung der Technik und die dadurch hervorgerufene Kapitalsbildung haben die Menschheit seit noch nicht ganz einem Jahrhundert vor eine Fülle neuer Probleme und Aufgaben gestellt, mit denen sie sich noch keineswegs nach allen Richtungen zurechtgefunden hat. Allenthalben sehen wir die Bestrebungen, den entfesselten Strom in neue seiner Kraft entsprechende Bahnen zu leiten, und als eine solche Bestrebung ist die Trustbildung aufzufassen, die die Preisbildung von dem Druck des allgemeinen Wettbewerbes befreien und aus dem ungestörten Gange des Wirtschaftslebens den wichtigsten Schwankungsfaktor beseitigen will. Zur Erkenntnis der Voraussetzungen einer solchen Zusammenfassung gegeneinander ringender Kräfte hat Kurt Wiedenfeld das Beispiel eines der straffsten und erfolgreichsten Kartelle, des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats, gewählt, indem er dessen Entstehungsgeschichte, die dabei zu überwindenden Widerstände und seine wirtschaftlichen Wirkungen erläutert durch Karten und Zahlenkurven, zur Darstellung brachte. Handelt es sich hier gewiß um ein schwieriges Thema, so gewährt doch sein Studium ganz besonders in der einen Richtung Interesse, daß es zeigt, wie wenig die Phrase und das Schlagwort in Fragen dieser Art am Platze sind, und zugleich welche starken Kräfte zu überwinden sein würden, wenn man versuchen wollte, unser Wirtschaftsleben nach irgendwelchem politischen oder theoretischen Rezept umzugestalten. Aus diesem Gesichtspunkt kann die Beschäftigung mit der Wiedenfeldschen Arbeit ganz besonders denjenigen nur dringend angeraten werden, die an der Regelung wirtschaftspolitischer Fragen nach irgendeiner Richtung beteiligt sind.

**Das Landesgesetzbuch für das Schutzgebiet Kamerun.** Sammlung der in Kamerun zur Zeit geltenden völkerrechtlichen Verträge, Verordnungen und Dienstvorschriften mit Anmerkungen und Registern. Auf Grund amtlicher Quellen herausgegeben von Dr. Ruppel, Regierungsrat und Referent beim Kaiserlichen Gouvernement von Kamerun. — Berlin 1912 bei E. S. Mittler & Sohn. — Preis 27,50 *M*, gebunden 31 *M*.

Die vorbenannte Sammlung bildet einen 1249 Seiten starken Band in Lexikonformat. Das zugehörige Sachregister umfaßt weitere 14 Seiten und zeigt die unendliche Mannigfaltigkeit der Fragen, die der Regelung bedurften. In der Sammlung sind außer den Gesetzen und Verordnungen auch die zahlreichen Dienstanweisungen, Instruktionen und Runderlasse der Zentralinstanz und des Gouvernements enthalten. Dadurch erklärt sich zum Teil ihr Umfang, während anderseits gerade hierdurch das Bedürfnis einer derartigen sachlich geordneten Zusammenstellung dieses gesamten Sonderrechts erkennbar wird.

**Meine Eroberung des Nordpols.** Von Frederik A. Cook. Übersetzt von Erwin Volckmann. Mit 56 Bildern und Abbildungen. — Verlag Alfred Janßen-Hamburg und Berlin. — Preis gebunden 10 *M*.

Drei Jahre sind jetzt seit der Rückkehr von Dr. Cook und Kapitän Peary aus dem eisigen Norden verflossen und noch heute sind die Meinungen darüber

Digitized by Google

geteilt, ob die beiden Nordpolforscher in Wirklichkeit den Pol erreicht haben bzw. auf dem Polfelde gewesen sind, da beide keinen einwandfreien Zeugen hierfür haben, sondern lediglich auf eigene Aussagen und Beobachtungen sich berufen können. In der uns vorliegenden Übersetzung des im Sommer 1911 erschienenen Cookschen Reiseberichts erzählt der Verfasser die Geschichte seiner in Begleitung zweier Eskimos gemachten Polarreise bis zur Erreichung des Nordpols und zurück. Besonders die Rückreise mit ihren vielfachen Gefahren und Entbehrungen, den Kämpfen gegen Hunger und Kälte, der Erlegung von Bär, Walroß und Moschusochsen mit den primitiven Jagdgeräten der Eskimos, der gezwungenen Überwinterung bei Kap Sparbo und der endlichen Rückkehr durch das dänische Grönland nach Kopenhagen lesen sich sehr interessant. Der Klarstellung von Pearys Preßfeldzug gegen Cook werden über 100 Seiten des Buches gewidmet. Die hierbei gewählten Ausdrücke lassen an echt amerikanischer Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Leider können wir keinen Vergleich mit Pearys Reisebericht: „Der Nordpol", wie Cook ihn im eigenen Interesse bezüglich der Ähnlichkeit mit seinem zuerst geschriebenen Werk wünscht, anstellen, da uns Pearys Buch nicht zu Gesicht gekommen ist. Frk.

Roald Amundsen: **Die Eroberung des Südpols.** Mit 300 Textabbildungen, 8 farbigen Bildern und 15 Karten und Plänen. — München, J. F. Lehmanns Verlag. — Zwei Bände gebunden 22 *M*.

Mit Roald Amundsen machten wir zuerst an dieser Stelle Bekanntschaft anläßlich seiner „Gjöa"-Reise — „Marine-Rundschau" 1908, S. 427 —; schon damals bewunderten wir sein Erzählertalent, das es verstand, schwere und selbst schreckliche Dinge im Plaudertone vorzutragen. Dieses Talent bewährt sich auch hier, sei es, daß uns der Verfasser von der Schwierigkeit seiner Ausrüstung berichtet oder von den 90 Hunden, die mit seiner Besatzung das enge Deck der „Fram" teilten, oder von dem Aufenthalt in Funchal oder von dem Besuch in „Framheim", wo er uns unter dem Schutz einer Tarnkappe umherführt, damit wir das Leben der Framleute vom frühen Morgen bis zum Schlafengehen miterleben. Diese liebenswürdige Form des Vortrages beeinträchtigt den Ernst der Ereignisse keineswegs, insbesondere nötigt uns die umsichtige Vorbereitung der Schlittenfahrt zum Pol und deren kaltblütige, allen Schwierigkeiten und Gefahren trotzende Durchführung die vollste Bewunderung ab, ebenso wie die schlichte Darstellung des glücklichen Erfolges und die Rückkehr entlang den Etappen, die „später vielleicht einmal" noch anderen Wanderern auf diesem gefahrvollen Pfad von Nutzen sein werden. — Neben diesem erzählenden Teil kommt die Schilderung der Ergebnisse und insbesondere der „wissenschaftliche Beweis, daß Amundsen mit seinen vier Gefährten den Südpol erreicht hat", keineswegs zu kurz. Ein besonderer Abschnitt ist dem seemännischen Teil der Reise gewidmet, ihn bearbeitete der Führer der „Fram", Oberleutnant der Marine Th. Nilsen.

Stargardt, Prof. Dr., Privatdozent und Oloff, Prof. Dr., Marine-Oberstabsarzt: **Diagnostik der Farbensinnstörungen.** — Berlin 1912, Verlag von Julius Springer. — Preis gebunden 1,80 *M*.

Auf Grund langjähriger Untersuchungen, zum erheblichen Teil an Material der Kaiserlichen Marine, sind die Verfasser zu dem Ergebnis gelangt, daß von den vorhandenen Methoden zur Ermittlung der Farbenuntüchtigkeit — soweit sie Pigmentfarben verwenden und der allgemeinen Praxis zur Verfügung stehen — die Stillingschen pseudo-isochromatischen Tafeln am zuverlässigsten sind. Für die Untersuchung mit spektralen Farben erwies sich der Nagelsche Spektralfarben-Mischapparat (Anomaloskop) als sehr brauchbar. Entwickelt und begründet wird dieses Endergebnis aus einer kurzen Darstellung der Theorien über den normalen Farben-

Digitized by Google

sinn und das Wesen seiner verschiedenen krankhaften Störungen sowie aus einer Kritik der älteren und neueren diagnostischen Methoden. Bei der großen praktischen Bedeutung, die der behandelten Frage gerade auch für die Marine zukommt, muß das Studium der Arbeit jedem Marinearzt dringend empfohlen werden; ja, es ist zur Vermeidung schwerwiegender Irrtümer geradezu unerläßlich. Die klare, auch für den Laien leicht faßliche Art der Abhandlung macht das kleine Buch aber auch geeignet zur Lektüre für den gebildeten Seemann, der sich über dieses für den Schiffahrtsbetrieb so bedeutsame Gebiet unterrichten will. W.

Hoffmann, Dr., Marine-Stabsarzt: **über Wesen und Ursache der afrikanischen Schlafkrankheit.** — Wiesbaden 1912, Verlag von J. F. Bergmann. — Preis 4 *M*.

Seit vor rund einem Jahrzehnt mit der Entdeckung der Trypanosoma gambiense als des Erregers der Schlafkrankheit der Erforschung dieser verheerenden Volksseuche des tropischen Afrika neue Bahnen eröffnet worden sind, ist die einschlägige Literatur so gewaltig angewachsen, daß nur der dauernd auf diesem Gebiete Arbeitende einigermaßen den Überblick über den Stand der Forschung zu behalten vermag. Im allgemeinen Interesse kann es deshalb nur erwünscht sein, wenn von Zeit zu Zeit eine alles wesentliche zusammenfassende Übersicht über die Errungenschaften der wissenschaftlichen Forscherarbeit gegeben wird, wie sie das vorliegende, auf Grund gründlicher und sorgfältiger Literaturverarbeitung anziehend und klar geschriebene Buch bietet. Seine Lektüre kann allen an dem Studium und an der Bekämpfung dieser auch für unsere afrikanischen Kolonien so bedeutsamen Volkskrankheit Interessierten aufs wärmste empfohlen werden. W.

Baermann, Dr. med., Gustav: **Die Assanierung der javanischen und chinesischen Arbeiterbestände der dem Serdang-Doctor-Fond, Deli-Sumatra, angeschlossenen Pflanzungsgebiete.** Beiheft 5 zum „Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene", Band 16. — Leipzig 1912, Verlag von J. A. Barth. — Einzelpreis 2 *M*, Subskriptionspreis 1,60 *M*.

Der Verfasser berichtet über die zur Lösung der im Thema genannten Aufgabe angewendeten Maßnahmen und ihre Erfolge, die darin gipfelten, daß es innerhalb der 5 Jahre, von 1906 bis 1910, gelang, die Sterblichkeit unter den Arbeitern von 40 Prozent auf 10 Prozent herabzudrücken. Die Schrift enthält eine Reihe von Einzelheiten, die für den Tropenarzt von Interesse sind. W.

Paschen, Dr. E.: **Bericht über die Reise zur Erforschung und Bekämpfung der Pocken in Togo.** Beiheft 8 zum „Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene", Band 16.

In dem schwer von den Pocken heimgesuchten Togo waren Zweifel an der Wirksamkeit und Nützlichkeit der Schutzimpfungen aufgetreten, zu deren Klarstellung der Verfasser vom Reichs-Kolonialamt dorthin entsandt wurde, zugleich mit dem Auftrage, ein Verfahren für die Herstellung einer wirksamen, einwandfreien Lymphe im Schutzgebiet ausfindig zu machen. Den Gang seiner Feststellungen gibt der vorliegende Bericht wieder, der anschließend genaue Vorschläge für die Organisation des Impfwesens in Togo enthält. Die namentlich für den Kolonialarzt wertvollen Ausführungen haben vorwiegend ärztliches Interesse; allgemeinere Beachtung verdient jedoch das Ergebnis, daß das teilweise Versagen der früheren Impfungen nicht den Wert der Pockenschutzimpfung als solcher beeinträchtigen kann, sondern sich völlig erklärt teils aus der zu späten Vornahme der Impfung (nämlich erst während der Inkubationszeit nach bereits erfolgter Pockenansteckung), teils aus der Verwendung

Digitized by Google

zu schwachen Impfstoffes. Es ist zu erwarten, daß bei Ausschaltung dieser Mängel die Ausrottung der verheerenden Seuche mit denselben Mitteln wie in dem europäischen Mutterlande gelingen wird. W.

**„Das deutsche Heer", Bilder aus Krieg und Frieden.** Von Max v. Schreibershofen, Major a. D. 300 Seiten. Reich illustriert. — Verlag Ullstein & Co., Berlin-Wien. — Preis 3 *M*.

In dem mit zahlreichen recht guten Abbildungen ausgestatteten Buche schildert der Verfasser die Organisation und die Aufgaben unseres Heeres vom Mittelalter ausgehend bis zur Gegenwart. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei den Schwierigkeiten der Heranbringung an die Grenze, des Marsches und der Unterbringung zugewandt. Zahlreiche kriegsgeschichtliche Beispiele dienen als Belege der vorgetragenen Sätze. Auffallen muß, daß, während den kämpfenden Waffen und ihrer Bewaffnung eingehende Kapitel gewidmet sind, die Pioniere und Verkehrstruppen in dem Aufbau des Werks ganz fehlen und nur gelegentlich und mit einer gewissen Nebensächlichkeit gestreift werden. Die beiden Schlußkapitel sind der Landesbefestigung und der modernen Festung gewidmet, aber auch diese Abschnitte geben keinen Anlaß, der Tätigkeit des Ingenieuroffiziers zu gedenken. Abgesehen von diesem nicht recht verständlichen Mangel bietet das Buch eine gute Gelegenheit, sich über die Arbeit und die Aufgaben des Heeres in Krieg und Frieden zu unterrichten und es wird namentlich in der Hand des heranwachsenden Geschlechtes geeignet sein, Nutzen zu stiften. An die Verwendung zu Geschenkzwecken dürfte auch bei der Herausgabe des Buches in erster Linie gedacht sein.

**Geschichte des I. Seebataillons.** Bearbeitet von v. Prittwitz und Gaffron, Oberleutnant im I. Seebataillon. Mit 13 Vollbildern, 46 Abbildungen im Text und 6 Kartenbeilagen. — Oldenburg i. Gr. Gerhard Stallings Verlag. — Preis kartoniert 7,— *M*, elegant gebunden 8,— *M*.

Die Geschichte der Marine-Infanterie wurde schon früher bearbeitet — Heye. Marine-Infanterie bei E. S. Mittler & Sohn 1891 —. Aus dem oben genannten Buche sieht der Leser mit Staunen, um wie viele Blätter rühmlicher Erinnerungen sich seitdem die Geschichte dieses Marineteils vermehrt hat, dessen Friedensdienst durch anderweite Beanspruchung so sehr erschwert ist. Bei Durchsicht des Buches wirft sich die Frage auf, ob der Verfasser nicht ebenso wie sein Vorgänger seine Aufgabe hätte etwas weiter fassen sollen, da doch das erste Bataillon die Stammtruppe der übrigen Abteilungen bildete und die Feldbataillone mehrfach dem Mannschaftsstande aller Friedensformationen entnommen wurden. Selbstverständlich mußte der Verfasser in sein Buch die heldenmütige Verteidigung der Gesandtschaften in Peking mit aufnehmen, aber es ist schade, daß die Verlustliste am Schluß die Namen der Opfer dieses Kampfes nicht aufführt, die dem III. und nicht dem I. Bataillon entstammten. Indessen, das soll keine Kritik der sehr verdienstlichen Arbeit darstellen, die gewiß in allen der Marine und insbesondere dem Bataillon nahestehenden Kreisen mit Freuden begrüßt werden wird.

**The British Battle Fleet,** its inception and growth throughout the centuries. Von Fred T. Jane. Mit 25 farbigen Bildern nach Aquarellen von W. L. Wyllie R. A. und zahlreichen Skizzen, Karten und Photographien. — London 1912, S. W. Partridge & Co. — Preis 21 sh.

Fred T. Jane hat hier den eigenartigen Gedanken durchgeführt, die Geschichte der englischen Marine hauptsächlich vom schiffbaulichen Standpunkt aus zu behandeln. Er will nicht die Geschicklichkeit der Admirale und den kühnen Mut

Digitized by Google

der Seeleute, sondern die Leistungen des Schiffbauers schildern, die zwar im allgemeinen mehr in den Hintergrund treten, aber doch einen ganz wesentlichen Einfluß auf den Ausgang der Schlachten und Kriege und damit auf die Geschicke der Völker gehabt haben. Acht von den neunzehn Kapiteln des Buches beschäftigen sich mit der Segelschiffszeit, dann folgen „Auftauchen der Idee des modernen Kampfschiffes" und „Erscheinen des Panzerschiffes" sowie vier Kapitel, die der Tätigkeit der letzten vier Chefkonstrukteure der englischen Marine, Sir Edward Reed, Sir Nathaniel Barnaby, Sir William White und Sir Philip Watts, gewidmet sind. Hieran schließen sich „die Dreadnought-Aera" und „Unterseeboote" und endlich, in nur losem Zusammenhange mit dem Thema des Buches, „Marine-Flugwesen", „Kolonial-Marinen" und „Allgemeines aus den letzten hundert Jahren" (Personalfragen, Disziplin, Löhnung, Verpflegung usw.). Das Ganze verrät überall den fachkundigen und belesenen Verfasser und ist in dem lebendigen und fesselnden Stile Janes geschrieben, voll von selbständigen Gedanken und geistreichen Ausblicken. Von den zahlreichen Illustrationen verdienen die farbigen Wiedergaben der Aquarelle W. L. Wyllies, Schiffstypen aus den verschiedensten Zeiten darstellend, besondere Erwähnung. Ist es der Druckfehlerteufel, der aus den Seegesetzen von Oleron »Sea Laws of Oberon« (Seite 11 ff.) gemacht hat?

**Professor Dr. Paul Meinhold.** Wilhelm II., 25 Jahre Kaiser und König. — Verlag von Ernst Hofmann & Co. in Berlin W 35. — Geheftet 4 *M*; in Prachteinband 5 *M*.

Als Kaiser Wilhelm auf eine zehnjährige Regierungszeit zurückblickte, erschien, herausgegeben von Georg Büxenstein unter Mitarbeit der berufensten Fachleute, im Verlage von Bong in Berlin ein schön ausgestattetes Prachtwerk, das damals schon über ein fröhliches Vorwärtsschreiten auf allen Gebieten berichten konnte. Auch der schärfste Widersacher wird beim Durchblättern des Meinholdschen Buches zu der stolzen Überzeugung gelangen, wie Großartiges unter der kraftvollen Führung und nimmer müden Mitarbeit des Kaisers in diesen 25 Regierungsjahren in unserem Vaterlande geleistet ist, und wie wir überall und in allen Beziehungen in die Stellung hineingewachsen sind, die dem deutschen Volk nach Maßgabe unserer politischen und wirtschaftlichen Bedeutung zukommt. Vor allem wir von der Marine sind ja doch unserem Kaiser und Herrn nach jeder Richtung zu tiefstem Dank verpflichtet. Hat sich so Professor Meinhold mit seiner Zusammenfassung dieser Arbeit ein unbestreitbares Verdienst erworben, so wird man doch im einzelnen gegenüber seiner Sachdarstellung zu manchen Vorbehalten genötigt sein, und man kann zweifeln, ob er überall in seinem schönen Wollen eine glückliche Hand hatte. Gleichwohl wünschen wir dem Buche, dem eine größere Anzahl künstlerischer Abbildungen und sonstiger Beilagen hinzugefügt ist, die wohlverdiente Verbreitung, indem wir zugleich auf den eingangs erwähnten Vorläufer seines Buches verweisen.

**The british army.** Introducing military expressions and institutions obtaining in the british empire and the united states. By R. J. Russell. — Freiburg i. B., J. Bielefelds Verlag. — Preis 1,50 *M*.

Das kleine Schriftchen will die Landsleute des Verfassers auf die Bedeutung ihrer Heeresrüstung für ihr politisches und wirtschaftliches Gedeihen hinweisen und sie mit deren Einrichtungen bekannt machen, wobei er besonderes Gewicht auf die Hervorhebung der technischen Ausdrücke legt. Wenn der Verfasser zugleich erwartet, daß sein Büchlein auch bei andern mit der englischen Sprache vertrauten Lesern Beachtung finden werde, so dürfte er darin nicht Unrecht haben, denn das kleine Werk eignet sich recht gut als Leseübung auf einem Gebiete, auf dem die gewöhn-

Digitized by Google

lichen Taschenwörterbücher allzu oft im Stiche lassen. Wir möchten hierbei an das 1906 bei E. S. Mittler & Sohn erschienene englische Militär-Wörterbuch von Oberleutnant Neuschler erinnern, das beim Lesen militärischer Schriften fast immer ausreicht. Vgl. „Marine-Rundschau" 1906, S. 1300.

**Histoire de la guerre Italo-turque 1911—1912 par un témoin.** Berger-Levrault, Editeurs. Paris-Nancy 1912. Prix 2,50 fr.

Der ungenannte Verfasser bietet zunächst eine übersichtliche und einleuchtende Vorgeschichte des Krieges, der sich als ein Teil der planmäßigen Zurückdrängung der türkischen Welt aus den Interessensphären des Europäertums darstellt. Unter diesem politischen Gesichtswinkel behandelt er auch die eigentliche kriegerische Aktion, von der ja allerdings allzuviel militärisch Interessantes nicht zu berichten ist, und insofern bildet für ihn der Balkankrieg gewissermaßen nur eine Fortsetzung, für die Italien die Wege ebnete. Die italienischen Erfolge schätzt er nicht allzu hoch ein. Daß Deutschlands Politik bei dem französischen Verfasser keine sehr glänzende Rolle spielt, darf nicht wundernehmen; gleichwohl empfiehlt es sich, dieses Buch nicht unbeachtet zu lassen, da die Behandlungsweise des Gegenstandes einen hohen Grad von Berechtigung in sich trägt, zumal das politische Interesse an diesem Feldzug das militärische bei weitem überwiegen dürfte.

Gustav Adolf Erdmann: **Die Kreuzerfrage.** — Boll & Pickardt, Verlagsbuchhandlung, Berlin. — Preis 1 *M*.

In der vorbenannten Schrift behandelt der in der Marineliteratur wohlbekannte Verfasser eine allerdings mehr aus technischen denn aus organisatorischen Gründen vorhandene schwache Stelle unserer Marinerüstung, die insbesondere in unserer Auslandsvertretung zur Geltung kommt. Ist eine solche patriotische Anteilnahme an den Angelegenheiten der Flotte gewiß zu begrüßen, so darf es doch als zweifelhaft bezeichnet werden, ob der Zeitpunkt richtig gewählt ist, auf diese Frage zurückzukommen, nachdem erst vor kurzem, anläßlich der letzten Novelle zum Flottengesetz, die organisatorische Grundlage der Marine einer Nachprüfung unterzogen und von neuem festgesetzt ist.

Als Band 5 der „Deutschen Bürgerbibliothek" aus dem Verlage von Stefan Geibel, Altenburg, erschien aus der Feder von Gustav Adolf Erdmann in Weißenfels unter dem Titel: **„Auf allen Meeren"** eine „Darstellung der deutschen Handelsschiffahrt und ihrer Entwicklung". Das Buch beginnt mit einem Überblick über den deutschen Seehandel und geht sodann über zu den Großreedereien, deren Betrieb und Einrichtungen eingehend erörtert werden. Es folgt eine Darstellung der Dampfschiffahrt und der Hochseefischerei. Eine Schilderung unserer großen Seehäfen und der Handelsschiffahrt im Mittelalter bildet den Schluß des mit Abbildungen reichlich ausgestatteten kleinen Buches. Angesichts des Umstandes, daß unsere volkstümliche Marineliteratur überwiegend der Kriegsflotte gewidmet ist, wird diese Ergänzung sicherlich weiten Kreisen willkommen sein.

**Briefe aus den Kriegsjahren 1866 und 1870/71 des Generals der Infanterie Albert v. Holleben.** Mit 12 Bildern. — Berlin 1913, bei Karl Siegismund. — Preis 3 *M*, gebunden 4 *M*.

Der spätere General v. Holleben machte den Krieg von 1866 als Premierleutnant im 2. Garde-Regiment zu Fuß mit. 1870 befand er sich beim Generalstab und wurde schon am Weihnachtsabend dieses Jahres zum Major befördert. Er durfte die Umgebung von Paris erst verlassen, nachdem der Aufstand der Kommune

Digitized by Google

diese Stadt in weitem Umfang in einen Schutthaufen verwandelt hatte. So kann er für 1866 von dem Leben in der Front und für den französischen Feldzug von dem freieren Standpunkt des Generalstäblers berichten, den sein Dienst bis in den Kreis der obersten Befehlshaber führt. Die an die Gattin gerichteten Briefe werden von dem Sohne des Schreibers auf Wunsch von Freunden und Bekannten der Öffentlichkeit übergeben, dürfen aber eines lebhaften Interesses auch in weiteren Kreisen sicher sein, indem sie eine große und den Zeitgenossen jener Tage noch deutlich vor Augen stehende Zeit neu beleben und mit mancherlei menschlich und historisch bedeutsamen Schlaglichtern erhellen.

Die allerdings schon etwas umfangreich gewordene Literatur der Freiheitskriege erfährt eine wertvolle Ergänzung durch das Werk: **Die Helden der Freiheitskriege.** Mit einem Anhang: Die Völkerschlacht bei Leipzig. Eine Festschrift zum Jubeljahr 1813. Von August Gräve, Rektor a. D. Dasselbe erschien in zwei Ausgaben, nämlich Ausgabe A in einem Bande, mit acht Abbildungen und zwei Kartenskizzen im Text. 134 Seiten. Gr. 8°. Geheftet 1,40 ℳ, in elegantem Leinenbande 2,40 ℳ. Ausgabe B in sechs Einzelheften: 1. Scharnhorst. — 2. Yorck. — 3. Blücher. — 4. Gneisenau. — 5. Bülow. — 6. Die Völkerschlacht bei Leipzig mit einer Beschreibung des Völkerschlachtdenkmals. Preis jedes Einzelheftes 30 Pfg. Bei größeren Bezügen Preisermäßigung. — Spreeverlag, Paul Werner, Berlin NW52. — Das auch in der zweiten Ausgabe mit den Portraits der geschilderten Persönlichkeiten geschmückte Werk dürfte für die Mannschaftsbüchereien bzw. zu Prämien und zu Geschenkzwecken für die Leute gut geeignet sein.

**Deutsche Rangliste,** umfassend das gesamte aktive Offizierkorps der deutschen Armee und Marine und seinen Nachwuchs. Nach dem Stande vom 8. Oktober 1912. Preis kartonniert 3 ℳ, in Leinen gebunden 3,75 ℳ.

Die „Deutsche Rangliste" aus Gerhard Stallings Verlag hat sich bekanntlich neben den amtlichen Listen ihren vollberechtigten Platz in den beteiligten Kreisen errungen. Der Hinweis auf das Erscheinen des Buches, das die Neuformationen und Kommandierungen berücksichtigt, dürfte daher an dieser Stelle genügen. Der Nachtrag zur Marine-Rangliste, ebenso wie die Dienstalterslisten der Generale und Stabsoffiziere fehlen einstweilen, sollen aber den Beziehern des Buches kostenlos nachgeliefert werden. Daß der billige Preis, abgesehen von geringerem Papier, hauptsächlich durch Weglassung der Offiziere des Beurlaubtenstandes erzielt wurde, glauben wir noch einmal erwähnen zu sollen.

**Deutschlands Befreiung 1813.** Nach Berichten von mitkämpfenden Augenzeugen und Zeitgenossen geschildert. Von Professor Dr. J. W. Otto Richter in Godesberg am Rhein. — Verlag Stephan Geibel in Altenburg, S.-A.

Der uns durch die Herausgabe der „Deutschen Seebücherei" bekannte Verfasser hat in diesem Werk ein für die Jugend berechnetes patriotisches Buch der Befreiungskriege vor 100 Jahren geschaffen. Die darin behandelten einzelnen Episoden der Kämpfe sind sorgsam ausgewählt und gruppiert. Besonders eingehend ist die Leipziger Völkerschlacht mit Zuhilfenahme der Berichte von Augenzeugen geschildert. Zur Belehrung für die Jugend wünschen wir dem patriotischen Werke die verdiente Verbreitung. **Frk.**

In seinem 23. Jahrgang erschien im Verlage von Eckardt & Meßtorff in Hamburg — Preis 1 ℳ — der **Hamburger Nautische Kalender für 1913.** Derselbe enthält außer dem Kalendarium eine große Anzahl für Seefahrer wichtige Nach-

Digitized by Google

richten, so die Hochwasserzeiten für Hamburg, Cuxhaven, Dover und verschiedene andere Plätze der Nordsee und des englischen Kanals, ein Verzeichnis der Leuchtfeuer der Elbe von See bis Hamburg, die Elbkurse, ein alphabetisches Verzeichnis der großen Hamburger Reedereien mit Angabe ihrer Schiffe und vieles andere mehr. So dürfte dieser Kalender für die Interessenten der Elbschiffahrt ein recht erwünschtes Hilfsmittel darstellen.

Arthur Holitscher: **Amerika Heute und Morgen.** Reiseerlebnisse. Mit 69 Abbildungen. -- Berlin, Verlag von S. Fischer. — Preis geheftet 5 *M*, gebunden 6 *M*.

Der Verfasser bereiste Kanada und die Vereinigten Staaten und richtete sein Augenmerk hauptsächlich auf wirtschaftliche, soziale und auch rein politische Fragen. Für die Beurteilung des Geschauten war ihm sein eigener Standpunkt maßgebend. Aus diesem Grunde wird er selbst nicht auf Zustimmung von allen Seiten rechnen. Immerhin wird man das flott geschriebene und mit guten Bildern reichlich ausgestattete Buch mit Interesse lesen und daran die eigene Auffassung von den Dingen nachprüfen können. Daß den Reiseerlebnissen die Eigenschaft des Flüchtigen anhaftet, liegt in der Natur der Sache. Neu war uns der Nachweis, daß ein wesentlicher Teil der Tätigkeit der Heilsarmee auf dem Gebiete der Auswanderungsvermittlung liegt.

**Schloß Plön.** Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart. Von Wattenberg, Oberleutnant und Erzieher am Kadettenhaus Plön. — Oldenburg i. Gr. bei Gerhard Stalling. — Preis 1,20 *M*.

Das mit zahlreichen Abbildungen geschmückte Büchelchen will dem Leser das Leben im Vorkorps unseres Kadetteninstituts vor Augen führen und den früheren Insassen des herrlich gelegenen Schlosses vergangene Tage mit viel Lust und wenig Leid in der Erinnerung wachrufen. Wer diese Anstalten kennt, wird dem Verfasser gern bestätigen, daß ihm seine Absicht wohl gelungen ist — wenn auch der „Pams“ unseres Wissens aus den Gerichten des Kadettenhauses gestrichen ist. Zu empfehlen ist das Buch vor allem den Eltern, die sich vor die schwere Frage gestellt sehen, ihr Kind schon in frühem Alter von sich zu geben und für den so schönen und zugleich so schweren Dienst in des Königs oder des Kaisers Rock zu bestimmen.

**Unter deutscher Flagge.** Reisen nach dem ostindischen Archipel, China, Australien, Südafrika und Westindien. Für die reifere Jugend. Von Edwin Artl, Feuerwerkskapitänleutnant a. D. — Verlag von Fried. Andreas Perthes A. G. in Gotha. — Preis gebunden 4 *M*.

Der Verfasser erzählt von seinen Fahrten in jüngeren Jahren auf Bremer Handelsschiffen und gibt belehrende Erläuterungen aus der Geschichte und Geographie der besuchten Länder. Eingestreute Abbildungen tragen zum Verständnis des Erzählten und zur Ausschmückung des Buches bei. Als Geschenk für die deutsche Jugend wünschen wir dem Werke die verdiente Beachtung. Frk.

**Der Kolonialfreund.** Kritischer Führer durch die volkstümliche deutsche Kolonialliteratur. — „Kolonie und Heimat“, Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin SW 66, Wilhelmstr. 45. — Preis 2 *M*.

Auch wer, wie der Berichterstatter, lange Jahre hindurch Gelegenheit hatte, sich mit den Neuerscheinungen der Kolonialliteratur zu beschäftigen, wird erstaunt sein, aus der oben bezeichneten Sammlung festzustellen, welche unendliche Fülle von Gesamt- und Einzeldarstellungen dieser anziehende Stoff in den Kreisen berufener und gelegentlicher Schriftsteller gefunden hat. In dem nach den einzelnen Schutz-

Digitized by Google

gebieten und weiterhin nach gewissen sachlichen Erwägungen eingeteilten Buche findet der Leser eine nahezu vollständige Aufzählung der kolonialen Schriften, indem bei einer jeden in längeren und kürzeren Sätzen eine kritische Inhaltsangabe hinzugefügt ist. Eine Reihe veralteter Schriften ist nur mit dem Namen der Verfasser und dem Titel angeführt. Indem wir der „Vollständigkeit" eine kleine Einschränkung hinzufügten, dürfen wir auf die beiden Schriften des Oberarztes Dr. Hildebrandt: „Afrikanische Jagdgeschichten" und „Eine deutsche Militärstation im Innern Afrikas" verweisen, die wir wenigstens in dem „Alphabetischen Verzeichnis der Verfasser" nicht ermitteln konnten. Daß auch die wissenschaftliche Literatur, z. B. die Arbeiten von Köbner und das hierher gehörige Buch von Weule fehlen, ergibt sich aus dem Plane des Buches. Dieses selbst wird jedenfalls weiten Kreisen willkommen sein. Insbesondere seien die Verwalter unserer Mannschaftsbüchereien darauf hingewiesen.

**„1813."** Vaterländisches Schauspiel in zwei Abteilungen mit 8 Aufzügen von Fritz Blachny. — Verlag von Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr. 80 Seiten. — Preis 1 *M*.

Der Verfasser ruft in den einzelnen Aufzügen seines Schauspiels hervorragende Szenen aus der schlimmen Franzosenzeit vor hundert Jahren in die Erinnerung. In den Text sind die Lieder unserer vaterländischen Dichter aus jenen Tagen stimmungsvoll eingeflochten. Das Schauspiel dürfte insbesondere zur Aufführung bei vaterländischen Erinnerungsfeiern im kommenden Jahre bestimmt sein. Der Verwendung in militärischen Kreisen, etwa zur Feier des Allerhöchsten Geburtstages, wird der notwendige szenische Apparat hinderlich sein.

**Kataloge militärischer Bücher** gingen uns von der Königlichen Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn sowie von L. W. Seidel & Sohn, Wien I, zu. In ihrer Anordnung nach bestimmten enggefaßten Gruppen sind diese Kataloge mehr als bloße Bücherverzeichnisse, sie werden sich vielmehr für die wissenschaftliche Bearbeitung bestimmter Gebiete — z. B. in den Winterarbeiten — als sehr willkommen erweisen.

Unter dem Gesamttitel **„Helden"** erscheint im Verlage von Stephan Geibel-Altenburg eine Sammlung geschichtlicher Erzählungen von Walter Heichen — Preis des Einzelheftes 20 Pfg. — von denen uns einige bereits früher vorgelegen haben — „Marine-Rundschau" 1911, S. 1643 —. Die Reihe 11 bis 15 umfaßt die Geschichte Napoleons von seinem Aufsteigen nach der Hinrichtung Ludwigs XVI. bis zum Sturze in der Völkerschlacht bei Leipzig. Jedes Heft bietet eine in sich abgeschlossene Erzählung, welche die geschichtlichen Vorgänge mit dem erforderlichen Beiwerk handelnder Personen umgibt, so Heft 13 „Vaterland, dir woll'n wir sterben", die Belagerung von Kolberg; Heft 14 „So hat sie Gott geschlagen", den Untergang der großen Armee in Rußland. Wir möchten annehmen, daß die Hefte einen geeigneten Zuwachs für die Mannschaftsbüchereien bilden würden.

**Die Rastlosen.** Roman von Georg Asmussen. — Dresden 1912, Carl Reißner. — Preis gebunden 6,50 *M*.

In seine Heimat Schleswig-Holstein, an die Ufer der Flensburger Förde, führt uns Georg Asmussen in seinem Buch „Die Rastlosen". Schon deswegen darf dieser Roman in den Kreisen der Marine, denen das schöne Holstenland zur zweiten Heimat geworden ist, auf Interesse rechnen; mehr aber noch, weil wir in ein Gebiet geführt werden, das auch der Marine so nahe liegt, jedoch dichterisch verhältnismäßig wenig erschlossen ist: in das der Technik. Ihr, und vor allem dem Schiffbau,

Digitized by Google

widmet der Held des Romans ein Leben rastloser Arbeit. Sein Ringen und Kämpfen, sein Erfolg und sein Entsagen erwachsen aus den gesunden Wurzeln, aus denen unser Volkstum seine beste Kraft zieht. Der Verfasser mag die Lebensschicksale seines Helden verwoben haben mit Erinnerungen aus seinem eigenen Werdegang als Ingenieur. Seine Liebe zur Technik und sein Verständnis für die Größe technischer Arbeit schufen hier ein wahrheitsgetreues und packendes Bild von dem Streben und Leben unserer Tage.

**Auf großer Fahrt.** Von Eugenie Rosenberger. Dritte Auflage. Volksausgabe. — Verlag von Dietrich Reimer in Berlin. — Preis gebunden 4 *M*.

Das vorliegende Buch ist eine billigere Ausgabe des in der „Marine-Rundschau" 1899, S. 1451, erwähnten Werkes gleichen Namens. Die Idee, diese interessanten Reiseerinnerungen einer Kapitänsfrau, welche Gelegenheit hatte, ihren Gatten 6 Jahre lang auf langen Reisen von Hamburg und Bremen nach Ostindien zu begleiten, auch den weitesten Kreisen zugänglich zu machen, ist besonders glücklich. Nicht nur jeder Angehörige der Kriegs- und Handelsmarine, welcher die Poesie des Bordlebens auf einem Segelschiff auf langer Reise kennen gelernt hat, sondern auch die Frauenwelt wird diesen hübsch geschriebenen Tagebuchaufzeichnungen an Bord des „Regulus" volles Verständnis entgegenbringen. Frk.

**Deutschlands Befreiungskämpfe 1813 bis 1815.** Gedenkschrift zur Jahrhundertfeier der großen Zeit. Von Theodor Rethwisch. — Verlag von Georg Wigand in Leipzig. — Einzelpreis 30 Pfg., 100 Stück à 20 Pfg., 1000 Stück und mehr à 18 Pfg.

In rühmenswerter Weise haben berufene Schriftsteller und der deutsche Buchhandel sich zusammengetan, um unserem Volke die gewaltigen Ereignisse vor 100 Jahren, als Mahnung zugleich für die Gegenwart, in Wort und Bild von neuem vor Augen zu führen. Ein Fehler aber haftete fast allen diesen Büchern an, sie waren zu kostspielig, als daß sie der einfache Mann bei beschränkten Mitteln hätte kaufen können, und auch zu teuer, als daß ihre Massenverbreitung auf anderem Wege, durch Geschenk oder durch Prämienverteilung in den Schulen sich hätte ermöglichen lassen. Diesen Mangel vermeidet in glücklicher Weise Theodor Rethwisch, der sich durch die Sammlung „Aus vergilbten Pergamenten" große Verdienste um die Wiederbelebung der Erinnerung an die Franzosenzeit erworben hat, und zugleich der Wigandsche Verlag, der auch jene Sammlung herausgab, indem sie in der oben genannten Gedenkschrift alles zusammenfaßten, was an bedeutenden Momenten aus jenen Tagen zu wissen nötig ist. Die zahlreich beigefügten Bilder stellen durchweg Nachbildungen historisch bedeutsamer Gemälde und Lithographien dar; ihre Ausführung kann als durchaus würdig und dem Zweck entsprechend bezeichnet werden. Es ist sehr erwünscht, daß die Verbreitung der Gedenkschrift dem bei ihrer Herausgabe verfolgten Zweck entspricht. Wenn solche Sachen den beabsichtigten Erfolg erreichen sollen, müssen sie „ins Volk". Es genügt nicht, daß die oberen Zehntausend und die Schüler der höheren Bildungsanstalten auf diese Weise an eine große, rühmliche Vergangenheit erinnert werden.

**Im Kampf um die Nordmark.** Erzählung von Johannes Dose. — Stiftungsverlag, Potsdam. — Preis 4,80 *M*.

Den noch lebenden letzten Kämpfern für Schleswig-Holsteins Recht und Freiheit, den Helden von 1848 bis 1852 sowie auch den tapferen Streitern von 1864 hat der Verfasser dieses Buch in deutscher Dankbarkeit gewidmet. Es ist eine ergreifende Schilderung der für Schleswig-Holstein so schweren Zeit unter dänischer

Digitized by Google

Herrschaft. Die mit großer Begeisterung begonnenen, leider erfolglosen Befreiungsversuche der Schleswig-Holsteiner bis zur unglücklichen Schlacht bei Idstedt, ihre Leiden und Drangsale unter der dänischen Herrschaft werden vom Verfasser wahrheitsgetreu in den Erlebnissen der Bewohner von Hyllerup wiedergegeben.

Frk.

Der Verlag von Otto Janke, Berlin, bringt drei geschmackvoll ausgestattete, zum Einzelpreise von 4 ℳ erhältliche Bücher, und zwar:

**Fahrten und Abenteuer eines deutschen Seeoffiziers.** Von Philipp Emrich.

**Der Peter von Danzig.** Erzählung aus der Zeit der Hansa. Von Reinhold v. Werner, Vizeadmiral a. D.

**Im Boot auf dem Ozean und andere Erzählungen.** Von Reinhold v. Werner, Vizeadmiral a. D.

In dem erstgenannten Werke bringt der Verfasser die Erzählungen eines früheren deutschen Seeoffiziers der alten Schule aus den fünfziger Jahren. Im letzten der zu einem Buche vereinigten sechs Bändchen schildert er das Leben und Treiben auf einem Kriegschiff der damaligen Zeit sehr anziehend und wahrheitsgetreu. Das Buch kann für Marinebüchereien warm empfohlen werden.

Ebenso werden die beiden anderen in zweiter Auflage erschienenen Werke des Altmeisters volkstümlicher Marineschriftstellerei in den Schiffsbüchereien gut untergebracht sein. Auf ihren Inhalt hier näher einzugehen, verbietet leider der verfügbare Platz.

Frk.

**Brandung.** Marine-Roman von Richard Küas. — Verlag von Carl Reißner in Dresden. — Preis 4 ℳ, gebunden 5 ℳ.

Der Verfasser erzählt von den Seelenkämpfen eines deutschen Seeoffiziers und seiner jungen Frau, die ihn verläßt, weil er sich nicht entschließen kann, seinen Beruf aufzugeben und nur ihr zu leben. Die sich hieraus ergebenden Verwicklungen zwischen Pflicht und Liebe werden bis zum dramatischen Schluß recht spannend geschildert. Eine gute Kenntnis maritimer Verhältnisse unterstützt den Verfasser in seinen Ausführungen.

Frk.

Aus der Sammlung: „Aus Natur und Geisteswelt" liegen die nachbenannten Neuerscheinungen vor:

**Moderne Chirurgie.** Von Dr. med. Julius Feßler, außerordentl. Universitätsprofessor in München. Mit 52 Abbildungen im Text.

**Astronomie in ihrer Bedeutung für das praktische Leben.** Von Dr. Adolf Marcuse.

**Der Mond.** Von Prof. Dr. Julius Franz. 2. Auflage. Mit 34 Abbildungen im Text und auf zwei Doppeltafeln.

**Grundlagen der Elektrotechnik.** Von A. Rotth. Mit 72 Abbildungen im Text.

Das Wesen der Sammlung und die Bestimmung der einzelnen Bändchen wird vortrefflich durch einen Satz aus der Vorrede Rotths erläutert, in dem er sagt: „Auswahl des Stoffes und Darstellungsweise sind durch das Bedürfnis des Anfängers bestimmt, der eine genügende Vorbereitung zum Einblick in das Wesen der . . . . Gegenstände sucht oder sich vor eingehenden Fachstudien eine kurze, geschlossene Übersicht über die Grundgesetze verschaffen will."

Indem die einzelnen der Sammlung anvertrauten Arbeiten durchweg diesem Gesichtspunkte Rechnung tragen, eignen sie sich sämtlich zur Aufnahme in Volks-

Digitized by Google

büchereien, Arbeiterbibliotheken und für die Unteroffiziere von längerer Dienstzeit und werden in dieser Beziehung einer Empfehlung nicht mehr bedürfen. Meist sind diese Veröffentlichungen aus volkstümlichen Vorträgen entstanden und schon hiernach dem allgemeinen Verständnis angepaßt; wenn sie daher auch sämtlich eine gewisse Ausdauer und Vertiefung erfordern, so werden sie doch, dafür bürgen uns mehrfache Beobachtungen, in den vorstehend erwähnten Bücherſammlungen keineswegs unbeachtet verstauben.

Im Kunstverlage von August Scherl, Berlin SW 68, erschienen im Vierfarbendruck Nachbildungen der Seestücke von Johs Holst: **„Mit raumem Winde"** und Franz Herpel: **„Schwerer Nordwest"**. Billige Ausgabe 3 *M*; Luxusausgabe 10 *M*, gerahmt 10 *M* bzw. 12 *M*. Bildgröße 64 : 96. Es darf als ein rühmliches Zeichen für den sich läuternden Geschmack der breiteren Schichten bezeichnet werden, wenn der bekannte Verlag es unternahm, diese beiden eigentlich nur durch ihre Farbe wirkenden Blätter auf den Markt zu bringen. Der Druck wird der stimmungsvollen Eigenart und der künstlerischen Pinselführung in hervorragendem Maße gerecht. Die Bilder können sich in jedem Salon sehen lassen, vor allem aber machen wir die militärischen Kreise zum Zweck ihrer Verwendung in Mannschaftsräumen, zu Prämien oder zu Hochzeitsgeschenken für sich verheiratende Unteroffiziere usw. auf diese äußerst wohlfeile und wertvolle Veröffentlichung aufmerksam.

## Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Ashley, Ch. G. & Hayward, Ch. B.: Wireless telegraphy and wireless telephony. Chicago 1912, American School of Correspondence. 4 sh 6 d.

* Baden-Powell, W.: Sea scouting and seamanship for boys. London 1912. J. Brown & Son. 1 sh

Banet-Rivet, P. & Leroux, P.: Le pilotage d'un aéroplane. Paris 1912. Gauthier-Villars. 3,00 *M*.

Binder, H.: Zwischen Bremen und Helgoland. Erzählungen und Novellen. Bremen 1912. Verlag der Zeitungs-Gesellschaft. 2,00 *M*.

Buchan, W.: Memorandum on steam boilers. London 1912. Wyman & Sons. 1,50 *M*.

* Clausewitz, C. v.: Vom Kriege. 7. Auflage. Mit einer Einführung von Generaloberst Graf v. Schlieffen. Berlin 1912. F. Dümmler. 7,00 *M*.

* Deutsche Flottenschau 1912. Wilhelmshaven 1912. A. Heine. 2,00 *M*.

Dickerson, O. M.: American colonial government 1696—1765. Cleveland, Ohio 1912. A. H. Clark. 20 sh.

* Engel, G.: Kapitän Spieker und sein Schiffsjunge. Berlin 1912. Ullstein & Co. 1,00 *M*.

* Finne, D. E.: Dieselmotoren som skibsmaskin. Kristiania 1912. A. W. Brøgger. 4,20 *M*.

* Fock, G.: Seefahrt ist not! Hamburg 1913. M. Glogau jr. 3,00 *M*.



Digitized by Google

* Hanna, H. B.: Can Germany invade England?
London 1912. Methuen & Co. 1 sh.

* Hayward, Ch. B.: Practical aeronautics.
Chicago 1912. American School of Correspondence. 15 sh.

* Hinrichsen, Prof. Dr. F. W.: Das Materialprüfungswesen.
Stuttgart 1912. F. Enke. 18,00 *M.*

Holm, C.: Stapellauf. Hamburg 1913. M. Glogau jr. 2,00 *M.*

Jovy, Dr. M.: Kriegserklärung und Friedensschluß nach deutschem Staats- und Völkerrecht. Berlin 1913. C. Heymann. 3,00 *M.*

* Koch, P. & Richelmann. Deutsche Flotte, deutsches Ausland.
Leipzig 1912. Dürr'sche Buchhandlung. 3 *M.*

* Lehmann-Felskowski, G.: Der deutsche Schiffbau 1907/1912.
Berlin 1912. Boll & Pickardt. 10,00 *M.*

* Liste navale française. October 1912. Toulon 1912. J. Alté. 2,10 *M.*

* Macgowan, J. Men and manners of modern China.
New York 1912. Dodd, Mead & Cop. 17 sh 6 d.

* Oberzier, Dr. P.: Der Amerikanisch-Englische Schiffahrtstrust, Morgan-Trust.
Berlin 1912. C. Heymann. 4,00 *M.*

Quinan, W. R.: High explosives. London 1912. Chitchley Parker. 21 sh.

* Radler de Aquino: The newest navigation altitude and azimuth tables.
London 1912. J. D. Potter. 10 sh 6 d.

* Reichsbeamte, Der. Die für die persönlichen Verhältnisse der Reichsbeamten, Kolonialbeamten, Reichsbankbeamten und Beamten der Reichsversicherungsanstalt maßgebenden Vorschriften. Zusammengestellt im Reichsschatzamt.
Berlin 1912. R. v. Deckers Verlag. 6,00 *M.*

* Reynolds, St.: The lower deck, the navy and the nation.
London 1912. J. M. Dent & Sons. 1 sh.

* Stauff, Ph.: Das deutsche Wehrbuch.
Wittenberg (Bez. Halle) 1912. A. Ziemsen. 3,60 *M.*

* Talbot, F. A.: Steamship conquest of the world.
London 1912. W. Heinemann. 6 sh.

* Tesch, J.: Die Laufbahn der deutschen Kolonialbeamten. 6. Auflage.
Berlin 1912. O. Salle. 7,40 *M.*

Tittoni, T.: Italien, der Dreibund und die Balkanfrage.
Berlin 1913. Oesterheld & Co. 3,00 *M.*

* Transactions of the Institution of Naval Architects. Vol. 54.
London 1912. H. Sotheran & Co. 40,00 *M.*

Vosberg-Rekow, Dr.: Asiatisches Jahrbuch 1912.
Berlin 1912. J. Guttentag. 7,50 *M.*

* Weltverkehr und seine Mittel, Der. 10. Auflage.
Leipzig 1913. O. Spamer. 15,00 *M.*

Wise, J. C.: Gunnery. Richmond 1912. B. F. Johnson. 15 sh.

* Zache, H.: Mit dem Kronprinzen durch Indien. 3. Auflage.
Hamburg 1913. Süd-West-Verlag. 5,00 *M.*

Digitized by Google

# Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

## Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

| | |
|---|---|
| Le lancement de la »France«. | L. M., November 1912; M. d. F., 1912, Nr. 46; M. F., November 1912; V. M., 25. 11. 12; Y., 16. 11. 12. |
| Neuere Bestrebungen im Dampfkesselbau. | Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 46, 16. 11. 12. |
| Das Schlachtschiff der Zukunft „Invulnerable". | M. S., 1912, Nr. 11. |
| Turbine und Schlachtschiff. | Ebenda. |
| Les moteurs Diésel à bord des sousmarins. | Y., 16. 11. 12. |
| The motor ship »Juno«. | E., 15., 22. 11. 12. |
| Competition in shipbuilding. | Ebenda, 15. 11. 12. |
| Ölmotore. | Gasmotorentechnik, 1912, Nr. 8. |
| The »Rio de Janeiro«. | N. M. R., 20. 11. 12. |
| The corrugated ship. | J. U. S. I., November 1912. |
| Neue Tosi-Turbinen. | Die Turbine, 20. 11., 5. 12. 12. |
| Die Gas-Turbine. | Ebenda. |
| The French trans-atlantic liner »Rochambeau«. | Eg., 22., 29. 11. 12. |
| Motorship »Rolandseck«. | E., 22. 11. 12; S., Nr. 4, 27. 11. 12. |
| Theory of the condenser. | E., 22. 11. 12. |
| H. M. Dreadnought »King George V«. | Ebenda. |
| La propulsion électrique des navires. | Y., 23. 11. 12. |
| Launching ships by trigger. | S. A., 16. 11. 12. |
| Haltevorrichtungen für Schiffe auf der Helling. | S., Nr. 4, 27. 11. 12. |
| Umsteuer-Propelleranlage mit motorischem Antrieb für große Leistungen. | Ebenda. |
| Moderne Riesenschnelldampfer. | U., Dezember 1912. |
| Stabilitätsfrage der Seeschiffe. | H., Nr. 48, 30. 11. 12. |
| Der japanische Schlachtschiffkreuzer „Kongo". | St., Oktober 1912. |
| Le »Selandia« et le »Jutlandia«. | Le Génie Civil, 30. 11. 12. |
| The progress of warship engineering. | M. E., Dezember 1912. |
| New destroyers. Experimental systems of turbine propulsion. | N. M. R., 4. 12. 12. |
| The Pitot tube applied to the measurement of air. | J. A. E., Vol. XXIV, Nr. 4. |
| U. S. S. »Arkansas«, »Fanning«, »Jarvis«, »Orion«. Contract trials performance. | Ebenda. |
| The Kingsbury thrust bearing. | Ebenda. |
| Old boilers. | Ebenda. |
| Einiges über den Zweck und Nutzen schiffbautechnischer Versuchsanstalten. | F., Dezember 1912. |
| Question de chaudières. | V. M., 10. 12. 12. |



Digitized by Google

## Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

| | |
|---|---|
| Kraftfahrgeschütze. | K. T., 1912, Nr. 9. |
| Zur Pulverfrage in der französischen Kriegsmarine. | M. S., 1912, Nr. 11. |
| Belgian gun-mountings of new-design. | S. A., Suppl., 9. 11. 12. |
| Die Küstenartillerie der Vereinigten Staaten. | M. A. G., 1912, Heft 11. |
| Messungen über den Luftwiderstand für große Geschwindigkeiten. | A. M., November 1912. |
| Kruppsche Schiffsgeschütze zur Bekämpfung von Luftfahrzeugen. | Ebenda. |
| Die deutschen Geschütze und der Balkankrieg. | M. W., 1912, Nr. 151. |
| L'artillerie navale. | L. M., November 1912. |
| Moderne, schwere Schiffsgeschütze. | U., Dezember 1912. |
| Über modernes Schießpulver. | Prometheus, Nr. 1207. |
| Encore les poudres. | V. M., 10. 12. 12. |

## Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

| | |
|---|---|
| Le tonnage des sous-marins. | Y., 30. 11. 12. |
| Salvage and testing facilities for submarines. | S. A., 23. 11. 12. |

## Marine- und militärische Fragen.

| | |
|---|---|
| Manœuvres navales. | V. M., 25. 11. 12; M. S., 1912, Nr. 12; M. d. F., 1912, Nr. 46; Y., 23. 11. 12. |
| Zeitgemäße Betrachtungen über Seetaktik. | M. S., 1912, Nr. 11. |
| Über Wasserflugzeuge. | Ebenda. |
| Airships and Aeroplanes. | A. N. G., 16. 11. 12. |
| The Beresford chapter. | Ebenda. |
| Fortifying the Panama canal. | A. N. J., 9. 11. 12. |
| Les leçons de la guerre balkanique. | V. M., 10. 11. 12. |
| L'unité de commandement. | M. d. F., 1912, Nr. 47. |
| L'armée navale. | L. M., November 1912. |
| Les ports de guerre Italiens. | L. M., Suppl., November 1912. |
| Our naval position. | N. M. R., 27. 11. 12. |
| Naval aspects of Imperial defence. | Ebenda. |
| Organisation der Militärtelegraphie in Frankreich. | M. W., 1912, Nr. 153. |
| Telefunken im Balkankriege. | Ebenda, Nr. 154. |
| Die Orientierung im Luftkreuzer. | D. O., 28. 11. 12. |
| Neue Befestigungen an der italienisch-schweizerischen Grenze und ihre Bedeutung. | M. G., Oktober 1912. |
| Der geplante japanische Kriegshafen Chinhai bei Masampo auf Korea. | Ebenda. |
| Über das Herabwerfen von Sprengkörpern aus Luftschiffen und Flugzeugen. | M. W., 1912, Nr. 155. |
| Ellenborough prize essay. | U. S. M., Dezember 1912. |
| Naval strategy and home rule. | Ebenda. |
| Flugzeug und Lenkluftschiff. | M. W., 1912, Nr. 156. |
| Über Flottenstützpunkte. | D. F., Dezember 1912. |
| Die Zerstörung der Seekabel im Ägäischen Meer im türkisch-italienischen und im Balkan-Kriege. | Ebenda. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Die organisatorischen und technischen Möglichkeiten einer starken deutschen Luftschiff-Flotte. | D. O., 5. 12. 12. |
| Die Kriegschiffneubauten 1913 in Frankreich. | I. R. A. F., Dezember 1912. |
| Die Kunst der Führung im Seekriege. | M. Sb., 1912, Nr. 9. |
| Der Marine-Generalstab. | Ebenda. |
| Seemacht. | M. S., 1912, Nr. 12. |
| L'aviation et la guerre d'Orient. | M. F., November 1912. |
| Revue des marines étrangères pendant le mois d'octobre. | Ebenda. |
| Discipline in the navy. | N. M. R., 11. 12. 12. |
| Schlachtschiffe oder Kreuzer? | D. A., Nr. 45, 7. 11. 12. |

## Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

| | |
|---|---|
| Budget der Vereinigten Staaten 1912/13. | M. S., 1912, Nr. 11. |
| Australia's naval policy. | N. M. R., 20. 11. 12. |
| The naval situation. | A. N. G., 23. 11. 12. |
| Der Zusammenschluß Großbritanniens und seine Bedeutung für die britische Seestrategie. | U., Dezember 1912. |
| Nation and navy. | N. M. R., 27. 11. 12. |
| La concentration Méditerranéenne. | M. d. F., 1912, Nr. 48. |
| Die maritime Lage im Mittelmeer. | Deutsche Revue, Dezember 1912. |
| Deutschlands Seegeltung. | Wassersport, Nr. 49, 5. 12. 12. |
| Dominion ships and the naval standard. | N. M. R., 4. 12. 12. |
| Marinebudget der k. u. k. Kriegsmarine 1912. | M. S., 1912, Nr. 12. |
| Der niederländische Marinebudget-Voranschlag 1913. | Ebenda. |
| L'augmentation du programme naval. | Y., 7. 12. 12. |
| Österreich-Ungarn und das Mittelmeer. | F., Dezember 1912. |
| Maritime Machtverschiebungen im Mittelmeer. | Ebenda. |
| Le rapport de M. Painlevé sur le budget. | M. d. F., 1912, Nr. 50. |

## Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

| | |
|---|---|
| Das 25000 t-Schwimmdock „Duke of Connaught". | M. S., 1912, Nr. 11. |
| Panama Canal. The world's greatest engineering work. | S. A., 9. 11. 12. |
| Die Berechnung der Blechhaut eines Schwimmdocks. | S., Nr. 4, 5, 27. 11., 11. 12. 12. |
| Coast erosion and protection. | Eg., 29. 11. 12. |
| The Panama canal. | E., 29. 11., 6. 12. 12; Eg., 6. 12. 12; S. A., Suppl., 23. 11. 12; Sf., Nr. 23, 1. 12. 12; N. L. J., Dezember 1912. |
| The Clyde and naval work. | E., 29. 11. 12. |
| Seekanäle und ihre Baukosten. | Prometheus, Nr. 1206. |

## Sanitätswesen.

| | |
|---|---|
| Gesundheitspflege an Bord. | Sf., Nr. 22, 15. 11. 12. |
| Eine Kriegslazarettanlage in Zelten. | Deutsche militärärztl. Zeitschrift, Nr. 22, 20. 11. 12. |
| Grundzüge der allgemeinen Seekriegschirurgie. | Münchener Medizinische Wochenschrift, Nr. 47, 19. 11. 12. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Wie begegnete das Schutzgebiet Kiautschou der andringenden Pestgefahr? | S. T. H., 1912, Nr. 23. |
| Die Frage der Zunahme der Nerven- und Geisteskrankheiten. | Deutsche militärärztl. Zeitschrift, Nr. 23, 5. 12. 12. |
| Zur Schädlichkeit des destillierten Wassers. | Münchener Medizinische Wochenschrift, Nr. 50, 10. 12. 12. |

## Verwaltungsangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| Zur Verwaltungsreform. | Magazin für Technik und Industrie-Politik, November 1912. |
| Beköstigungsfrage an Bord. | Der Seefahrer, Nr. 22, 15. 11. 12. |
| Pay in the navy. The new pay scheme. | N. M. R., 20. 11., 11. 12. 12. |
| L'administration centrale de la marine sous l'ancien régime. | R. M., 1912, Nr. 8. |

## Rechtsfragen.

| | |
|---|---|
| En nøitral stats pligter i tilfaelde av sjøkrig. | Norsk. T. f. S., 1912, Nr. 6. |
| Das Meer und das Recht. | Deutsche Revue, Dezember 1912. |
| Zur völkerrechtlichen Geschichte der Meerengenfrage. | Ebenda. |
| Über internationalen Schutz des Seehandels im Kriege. | Ebenda. |
| Die Seestraßenordnung. | D. Y., 29. 11., 6., 13. 12. 12. |
| Die Handelsschiffe der Kriegführenden. | Zeitschrift für Völkerrecht u. Bundesstaatsrechts, Beiheft 2 zum 6. Band. |
| La prohibition de la guerre des airs. | Revue de droit international, 1912, Seite 569. |
| La loi américaine du 24. août 1912 sur le canal de Panama et le droit international. | Ebenda, Seite 581. |
| Die Rechtsverhältnisse am Meeresstrand. | Preuß. Verw. Blatt, Nr. 10, 7. 12. 12. |

## Kolonialfragen.

| | |
|---|---|
| Afrikanische Bevölkerungsfragen. | Koloniale Rundschau, 1912, Heft 11. |
| Das heimische Kapital und die Kolonien. | Ebenda. |
| Über das Bevölkerungs- und Rassenproblem in den Kolonien. | Koloniale Zeitschrift, 1912, Nr. 46, 47, 48, 15., 22., 29. 11. 12. |
| Die deutsch-südwestafrikanische Diamantenpolitik im Vergleich mit der englisch-südafrikanischen. | Zeitschrift für Kolonialpolitik, November 1912. |
| Hansa und Kolonialwirtschaft Deutschlands. | U., Dezember 1912. |
| Frankreichs Kolonialpolitik. | D. K. Z., Nr. 48, 30. 11. 12. |

## Yacht- und Sportangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| Der Motorbootssport 1912. | D. Y., Nr. 46, 47, 15., 22. 11. 12. |
| Ein Entwurf zur Sonderklasse. | Ebenda, Nr. 46, 15. 11. 12. |
| Ein handlicher Personen-Segelschlitten. | Wassersport, Nr. 47, 22. 11. 12. |
| Seekreuzer im Fischerbootstyp. | D. Y., Nr. 47, 22. 11. 12. |
| Vom Torpedoboot zur Motoryacht. | Ebenda. |
| Die erfolgreichen Yachten 1912. | Wassersport, Nr. 48, 28. 11. 12. |
| R-Yachten und Tourensegeln. | Ebenda. |
| Der deutsche Segelsport 1912. | U., Dezember 1912. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| 10 m R-Yachten von Mylne. | Wassersport, Nr. 49, 5. 12. 12. |
| Die großen englischen Regatten 1913. | Ebenda. |
| Seekreuzeryacht mit Hilfsmotor. | D. Y., Nr. 49, 6. 12. 12. |
| **Geschichtliches.** | |
| Auf welche Weise gelangte Nelsons Memorandum bei Trafalgar zur Ausführung? | M. S., 1912, Nr. 11. |
| Hockin's case: and incidentally of false lights. | Mariner's Mirror, 1912, Nr. 7. |
| Trows, past and present. | Ebenda. |
| Free passage. | U. S. M., Dezember 1912. |
| The struggle for sea power. The navy of France, in the past and to-day. | Ebenda. |
| Some old-time ship-pictures. | Mariner's Mirror, 1912, Nr. 8. |
| A german pirate of the 16. century. | Ebenda. |
| **Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.** | |
| Die drahtlose Telegraphie im Dienste der Luftschiffahrt. | Prometheus, Nr. 1203. |
| Der Staat und die Seekabel. | Jahrb. d. Gesetzgebung, 1912, Heft 4, Seite 177. |
| Die drahtlose Telegraphie im Dienste der deutschen Kolonien. | Zeitschrift für Kolonialpolitik, November 1912. |
| Cenni practici sui moderni apparati radiotelegrafici. | Ri. M., Oktober 1912. |
| Über Ölheizung auf Schlachtschiffen. | St., Oktoberheft 1912. |
| Use of fuels in the United States navy. | J. A. E., Vol. XXIV, Nr. 4. |
| Petroleum as a source of power for ships. | Ebenda. |
| Neue elektrische Apparate für Kriegschiffe. | M. S. 1912, Nr. 12. |
| **Nautische Fragen.** | |
| Ortsbestimmung durch Standlinien nach der Höhenmethode aus Nebenmeridianhöhen. | A. H., 1912, Heft 11. |
| Tiefseelotungen S. M. Vermessungsschiffe im Atlantischen und Stillen Ozean. | Ebenda. |
| Pharoline-Glühlichtlampe für Leuchtfeuer an der Niederländischen Küste. | Ebenda. |
| Stereophotogrammetrische Küstenaufnahme von einem Standtpunkt. | Ebenda. |
| Zur Kompensation eines Fluidkompasses mit einer Flinderstange. | H., Nr. 46, 16. 11. 12. |
| Vereinfachte Methode zur Kompaßkompensation und Deviationsbestimmung. | M. S., 1912, Nr. 11. |
| Der Kreiselkompaß. | Prometheus, Nr. 1204. |
| Das Ruderkommando. | H., Nr. 47, 23. 11. 12. |
| Ist die Kompaß-Strichteilung entbehrlich? | Ebenda. |
| La bussola in locale protetto. | Ri. M., Oktober 1912. |
| Rosenzeichnung — Flindersstange. | H., Nr. 48, 30. 11. 12. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Eine Tafel für Nebenmeridianbreite. | H., Nr. 49, 7. 12. 12. |
| Guide de l'officier chargé des compas. | R. M., 1912, Nr. 8. |

### Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

| | |
|---|---|
| Lotsenmangel vor der Elbe. | Sf., Nr. 22, 15. 11. 12. |
| Die Entwicklung der Welthandelsflotte im letzten Jahre. | D. S., Nr. 22, 15. 11. 12. |
| Deutschlands Handelsflotte. | Das Schiff, 22. 11. 12. |
| Der österreichische Lloyd. | U., Dezember 1912. |
| Hamburgs Schiffahrt 1911. | Archiv für Post und Telegraphie, 1912, Nr. 21. |
| Die Staatsunterstützung der französischen Handelsmarine. | H., Nr. 48, 49, 50, 30. 11, 7., 14., 12. 12. |

### Handels- und Verkehrswesen.

| | |
|---|---|
| Rhein und Mississippi. | Jahrbuch der Gesetzgebung, 1912, Heft 4, Seite 163. |
| Der auswärtige Handel der Türkei. | Export, Nr. 47, 21. 11. 12. |
| Le commerce maritime de nos rivaux. | L. M., Suppl., November 1912. |
| The Bagdad railway. | S. A., 23. 11. 12. |
| Deutsch-chinesische Handelsbeziehungen. | O. L., 1. 11. 12. |
| Der Handel der französischen Kolonien 1910. | Export, Nr. 50, 12. 12. 12. |

### Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

| | |
|---|---|
| Die Sicherheit in der Seeschiffahrt. | D. S., Nr. 22, 15. 11. 12. |
| Die deutsche Heringsfischerei. | K. H., VI. Jahrg., Nr. 8. |
| Accident to the United States destroyer »Warrington«. | Eg., 22. 11. 12. |
| Festigkeit der Rettungsboote. | H., Nr. 47, 23. 11. 12. |

### Verschiedenes.

| | |
|---|---|
| Les glaces flottantes. | Navigazette, 21. 11. 12. |

Digitized by Google

## Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. S. = Deutsche Schiffahrt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — F. = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — M. Eg. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — R. A. G. = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.

Digitized by Google

# Nachruf!

Am Sonntag, den 15. Dezember, 8 Uhr vormittags, entschlief in Naumburg a. S. der

## Kaiserliche Vizeadmiral z. D.

# v. Reiche.

Bis 1895 im aktiven Dienst, hat er der Kaiserlichen Marine in 32jähriger Tätigkeit auf Schiffen im In- und Auslande, zuletzt als Inspekteur des Bildungswesens, Dienste getan.

Das Seeoffizierkorps betrauert in dem Dahingeschiedenen einen hochverdienten, hochgeschätzten Kameraden, der Anteil gehabt hat an der frühesten Entwicklung der Kaiserlichen Marine. Seine Verdienste, wie seine persönlichen Eigenschaften, unermüdliche Arbeitskraft und ausgezeichneten Gaben neben seiner gewinnenden Persönlichkeit sichern ihm ein dauerndes, ehrenvolles Andenken.

**Coerper,**
Admiral und Chef der Marinestation der Ostsee.

---

# Nachruf!

Am 10. Dezember entschlief in Heidelberg der

## Kaiserliche Korvettenkapitän a. D.

# Gustav Fremerey.

Am 15. April 1887 in die Kaiserliche Marine eingetreten, hat er bis zum 12. Juni 1906 an Bord von Schiffen und in Landstellungen Dienst getan.

Die Marine, der er in Liebe angehört hat, verliert in ihm einen treuen, hochgeschätzten Kameraden und wird ihm ein dauerndes, ehrenvolles Andenken bewahren.

Kiel, den 11. Dezember 1912.

**Coerper,**
Admiral und Chef der Marinestation der Ostsee.

Digitized by Google

Digitized by Google

Admiral à la suite des Seeoffizierkorps
**von Hollmann †**

Digitized by Google

# Marinebefehl.

Der Admiral à la suite des Seeoffizierkorps v. Hollmann ist aus diesem Leben abberufen worden. Mit ihm ist ein treuer Mann dahingegangen, der überall, wohin immer das Vertrauen seines Kaisers ihn stellte, seine ganze Kraft eingesetzt hat für das Wohl und die Förderung der Marine und der Mir in gemeinsamem Wirken zum Freunde geworden war. Zur Ehrung seines Andenkens bestimme Ich:

1. Sämtliche Flaggoffiziere Meiner Marine sowie die Offiziere des Reichs-Marine-Amts legen auf 3 Tage Trauer an.
2. An den Beisetzungsfeierlichkeiten nehmen teil: Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts und eine Abordnung von Offizieren dieser Behörde.

Ich beauftrage Sie, Vorstehendes Meiner Marine sogleich bekannt zu machen.

Berlin, Schloß, den 21. Januar 1913.

**Wilhelm.**

An den Reichskanzler (Reichs-Marine-Amt).

Digitized by Google

Digitized by Google

# Seekriegsgeschichtliche „Milieu"-Studien.

Während die ältere seekriegsgeschichtliche Darstellungsweise sich mit der Zusammenstellung von Tatsachenreihen begnügte — man denke an die trockenen Schilderungen des englischen Seekriegshistorikers W. James —, sucht die moderne Behandlungsart diese Tatsachen mit den ursächlichen Verhältnissen zu verknüpfen, also Erfolg und Mißerfolg in Krieg und Schlacht logisch zu erklären, wie Mahan dies in vorbildlicher Weise in seinen Werken tut. Erst hierdurch wird die Seekriegsgeschichte für den Seeoffizier ein Hilfsmittel zur verständnisvolleren Auffassung und Ausübung seines Berufes. Freilich darf man, um den Zweck dieser Ausnutzungsmethode zu erreichen, bei den Untersuchungen der Erfolgsfaktoren nicht bei den nächsten — taktischen und strategischen — Ursachen stehen bleiben, sondern muß, wie im 1. Heft des Jahrgangs 1912 dieser Zeitschrift*) durchaus zutreffend ausgeführt wurde, auch entferntere Einflüsse, wie die der Friedensstrategie, mit in den Betrachtungskreis hineinziehen. Indes gibt auch diese Einbeziehung der Friedensstrategie noch kein vollständiges Bild von der Gesamtheit der Erfolgselemente des Seekrieges. Ebenso, wie für ein solches volles Verständnis die großen Zusammenhänge der seekriegsgeschichtlichen Vorgänge mit der allgemeinen politischen Geschichte aufgesucht werden müssen, ist es anderseits auch von Wert, die kleinen Umstände des täglichen Lebens, die Lebens- und Berufsanschauungen der Zeitperiode und eine Reihe anderer Grundverhältnisse, die auf die seekriegsgeschichtlichen Vorgänge von Einfluß waren, kennen zu lernen.

Solche Studien sind zeitraubend und werden daher bei Gewinnung des ersten Überblicks über das große Gebiet der Seekriegsgeschichte nicht vorgenommen werden können; kurze allgemeine, mehr abstrakte Hinweise auf die Hauptgründe der Kriegs- und Schlachtenausgänge, wie sie moderne seekriegsgeschichtliche Handbücher bieten, werden in diesem Stadium genügen müssen.

Wenn indes in späteren Mußestunden die Ausfüllung jenes rahmenartigen Stoffgebildes erstrebt wird, werden eingehendere Studien einzelner seekriegsgeschichtlicher Perioden sich als nützlich erweisen, Studien der gesamten Zeitverhältnisse, soweit sie auf die Seekriegsereignisse von Einfluß waren, kurz alles dessen, was man mit dem — allerdings unglücklich gewählten — Fremdwort „Milieu" auszudrücken pflegt.

*) Friedensvorbereitung und Kriegserfolg von Gercke.



Digitized by Google

Erst solche, auf das konkrete Einzelne gehende und die abstrakten zusammenfassenden Allgemeinurteile begründenden und erläuternden „Milieu-Studien" können mit der tieferen Einsicht in das Wesen des Kriegs- und Schlachtenerfolgs jene für die spätere praktische Ausnutzung der seekriegsgeschichtlichen Lehren so wichtige Überzeugung von ihrer Richtigkeit und Gültigkeit auch unter modernen Verhältnissen verschaffen.

Den Anlaß zu vorstehendem Hinweis auf das Spezialgebiet des seekriegsgeschichtlichen Milieu-Studiums gab dem Verfasser dieses Aufsatzes die Veröffentlichung der englischen Navy Records Society: „Letters and Papers relating to the First Dutch War 1652—54", deren 4. und 5. Band kürzlich erschienen. Die in diesen Bänden veröffentlichten zahlreichen alten Dokumente aus den englischen und holländischen Archiven bieten eine ganz ausnahmsweise günstige Gelegenheit zu solchen Milieu-Studien; es sei daher gestattet, im Anhalt an eine kurze Besprechung dieses seekriegsgeschichtlichen Quellenmaterials eine Erläuterung zu der eingangs empfohlenen Betrachtungsweise der Seekriegsgeschichte im allgemeinen zu geben: „exempla magis prosunt, quam praecepta."

Über die drei englisch-holländischen Kriege, insbesondere den ersten, ist in den Heften der „Marine-Rundschau" in den letzten Jahren mehrfach berichtet worden. Ein gewisses aktuelles Interesse besitzt die Geschichte dieser Kriege, weil sie das Ringen Englands mit einem Handelsstaat der Nordseeküste vor 250 Jahren vor Augen führt und den, der aus diesen alten seekriegsgeschichtlichen Vorgängen die allgemein, also auch für die Verhältnisse der Gegenwart, gültigen Lehren zu ziehen weiß, zu mannigfachen Vergleichen und Betrachtungen anregt. Der erste englisch-holländische Seekrieg ist außerdem vom kriegshistorischen Standpunkt aus von Bedeutung als der erste Seekrieg, in dem der Kampf um die Seeherrschaft das strategische Ziel der Kriegsparteien bildete und in dem die bis heute der Flottentaktik zugrunde liegende Kiellinie als Normalgefechtsformation Anwendung fand.

Der Gang dieses ersten Krieges zwischen England und Holland war kurz folgender: Nachdem der Erlaß der Navigationsakte durch Cromwell dem holländischen Seehandel einen empfindlichen Schaden zugefügt und ein Seegefecht aus dem Stegreif zwischen den beiden Flotten dieser Mächte den Krieg unvermeidlich gemacht hatte, erfolgte im Juli 1652 die Kriegserklärung. Da Holland damals einen fünfmal größeren Handel besaß als England, so ging die Strategie der Engländer dahin, diesen Seehandel, auf dem Hollands Macht beruhte, zu schädigen, während die Holländer aus denselben Gründen gezwungen waren, in erster Linie ihren Seehandel zu schützen und auch während des Krieges nach Möglichkeit aufrechtzuerhalten.

Diesem allgemeinen strategischen Plan entsprechend schicken die Engländer zunächst eine Flotte unter Blake nach den schottischen Gewässern zur Störung der holländischen Hochseefischerei und ein zweites Geschwader unter Ayscue nach dem Westen des Kanals zur Bedrohung des feindlichen Seehandels. In Holland erhält Ruyter Befehl, eine Handelsflotte durch den Kanal zu konvoyieren. Er trifft bei Plymouth auf Ayscue und es gelingt ihm, das englische Geschwader von einer Störung des Konvois abzuhalten. Nach Heimkehr wird Ruyters Geschwader der holländischen Hauptflotte unter Witte de Witt angegliedert; dieser will baldmöglichst einen entscheidenden Erfolg erringen und geht an die englische Küste, wo er bei

Digitized by Google

Kentish Knock am 8. Oktober 1652 die englische Flotte unter Blake trifft, von ihr aber geschlagen und sich wieder in die holländischen Gewässer zurückzuziehen gezwungen wird. Die Engländer glauben nun, daß der vorgerückten Jahreszeit wegen keine Angriffe mehr erfolgen würden, und detachieren große Flottenabteilungen von Blakes Hauptflotte. Diesen Umstand macht sich Tromp, der das Kommando von Witte de Witt mittlerweile übernommen hat, zunutze, sucht die Engländer vor der Themse-Mündung auf und schlägt bei Dungeneß die numerisch etwa nur halb so starke englische Flotte unter Blake am 30. November. Dadurch wird für eine kurze Zeit der Handelsweg durch den Kanal frei, und Tromp eskortiert eine große Handelsflotte von 300 holländischen Schiffen glücklich durch den Kanal nach Westen. — Diese Periode behandeln die ersten drei bereits früher erschienenen Bände der Navy Records-Publikationen über den ersten englisch-holländischen Krieg. Im 4. und 5. Band, der hier besprochen werden soll, wird zunächst die Heimreise Tromps mit den bei der Insel Rhé gesammelten, nach Holland bestimmten Handelsschiffen geschildert, sein Zusammentreffen mit der mittlerweile wieder gefechtsbereiten und verstärkten englischen Flotte bei Portland am 18. Februar 1653 und sein schwieriges und verlustreiches Rückzugsgefecht durch den Kanal. Nach diesen Gefechten rüsten beide Parteien und verstärken ihre Flotten; hierdurch und durch allerdings erfolglose Friedensverhandlungen entsteht eine mehrmonatliche Pause in den Operationen. Die Holländer geben den Weg durch den Kanal für ihre Handelsflotte als zu gefahrvoll auf und lenken den Handelsverkehr auf den nördlichen Weg um Schottland. Tromp sucht im Juni 1653, nach Rückkehr von einer Konvoifahrt nach dem Norden, die englische Flotte vor der Themse-Mündung auf, nachdem die englische Flotte die Holländer vorher vergeblich an der holländischen Küste gesucht hatte. Bei den Gabbard-Sänden kommt es am 2. Juni 1653 schließlich zum Entscheidungskampf, den beide Flotten suchen, weil auf beiden Seiten alle in absehbarer Zeit verfügbaren Kampfmittel vereinigt sind. Es ist dies jenes Gefecht, in dem die Engländer zum ersten Male in Kiellinie fechten und durch ihre Geschützwirkung die holländische Flotte schlagen und in ihre Heimatsgewässer zurücktreiben. Die Engländer gewinnen dadurch die Seeherrschaft, die sie zur Blockade der holländischen Küste ausnutzen. Diesem unerträglichen Zustand machen die Holländer ein Ende, indem sie in der Maas und bei Texel Flotten sammeln, die sich Ende August 1653 vereinigen können und unter Führung des alten Tromp, der in jener Schlacht fällt, der englischen Blockadeflotte ein Gefecht bei Texel liefern, dessen strategische Folge, trotz großer Verluste auch auf holländischer Seite, die Aufgabe der englischen Blockade ist.

Diese Kriegsperiode wird im 4. und 5. Band der mehrfach erwähnten Veröffentlichungen beschrieben. Ein weiterer Band wird voraussichtlich die wenigen Ereignisse bis zum Friedensschluß von Westminster am 15. April 1654 und die Vorgänge im Mittelmeer während jener Kriegsjahre schildern.

Diese hier in kurzen Umrissen geschilderten Kriegsereignisse einer wie erwähnt in vieler Hinsicht interessanten Kriegsperiode werden nun durch das reichhaltige Quellenmaterial, das in mehreren Bänden, fachmännisch gesichtet und erklärt, veröffentlicht wird, dem Verständnis näher gebracht, nicht nur durch die in den Berichten dargelegten, den Operationen entgegentretenden Schwierigkeiten und die von den

Digitized by Google

Berichterstattern gegebene Begründung ihrer Handlungsweise im einzelnen, sondern auch durch die nebensächlichen Bemerkungen, die zusammen ein plastisches Gesamtbild der allgemeinen Anschauungen jener Zeit darbieten.

Bei der kritischen Betrachtung der Erfolgsursachen in diesem Kriege werden in den seekriegsgeschichtlichen Darstellungen sowohl personelle, wie auch materielle Faktoren hervorgehoben. Unter den personellen ist der bedeutsamste wohl die Disziplinlosigkeit, die in der holländischen Marine während des ganzen Krieges, in der englischen periodisch bemerkbar ist. Man ist geneigt, von den bekannten modernen Verhältnissen auszugehen, wenn man sich diese Disziplinlosigkeit vorstellen will, und dabei also an Grade zu denken, die heutzutage mit diesem Namen bezeichnet werden würden. Das Bild jener Disziplinarverhältnisse und damit die Einschätzung der Schwierigkeiten, mit denen die Flottenführer zu kämpfen hatten, wird indes sehr verändert, wenn man Einzelheiten über die in den Flotten damals zutage tretenden Unbotmäßigkeiten und ihre Gründe in den alten Dokumenten selbst liest. Es seien hier einige Berichte des holländischen Admirals Witte de Witt im Auszuge angeführt, die interessante Streiflichter auf diese disziplinaren Schwierigkeiten werfen. Es ist dies derselbe Admiral, der schon im ersten Kriegsjahr den alten Tromp zeitweise als Flottenchef ersetzte und damals von der Besatzung des Flaggschiffs, der „Brederode", nicht an Bord gelassen wurde. Ähnliche Szenen spielten sich später während der Operationspause zwischen den Seeschlachten von Portland (28. Februar 1653) und Gabbard-Bank (12./13. Juni 1653) ab. De Witt schreibt darüber in einem Bericht vom April 1653 an seine vorgesetzte Behörde: „Außerdem (der erste Teil des Berichts enthält Klagen über langsame Ausrüstung der Schiffe) — edle Herren, muß ich melden, daß ich heut an Bord des Schiffs von Kapitän Wilde ging, um mein Kommando gemäß den erhaltenen Befehlen anzutreten. Der genannte Herr (der Kommandant) hielt der Besatzung des genannten Schiffs eine wohlgesetzte Rede, in der er ihr die erhaltenen Befehle auseinandersetzte und erklärte; sie weigerten sich indes zu gehorchen, indem sie sagten, sie könnten daraus nicht ersehen, daß ich für eine gewisse Zeit an Bord zu kommen hätte. Sie wurden mehrmals zum Gehorsam ermahnt; nichtsdestoweniger beharrten sie auf ihrem Ungehorsam. Ich verhandelte dann in aller Ruhe mit ihnen, in Gegenwart des Kommandanten, und fragte sie, aus welchen Gründen sie mich als Oberbefehlshaber zurückwiesen und ob ich ihnen unrecht getan oder sie schlecht behandelt habe, oder ob sie fürchteten, daß ich beim Antreffen eines Feindes es an Mut gebrechen lassen würde, sie an den Feind heranzubringen. Sie verneinten diese Fragen, gaben aber als Grund und Entschuldigung an, daß „Admiralitäts"-Matrosen mich bei einer früheren Gelegenheit (gemeint ist der vorerwähnte „Brederode"-Fall) als Oberbefehlshaber zurückgewiesen hätten, deshalb wollten sie dasselbe tun". . . . Im weiteren bittet de Witt sodann um Instruktion, „wie er in dieser Angelegenheit verfahren solle".

In einem zwei Tage später geschriebenen Bericht werden diese Klagen ergänzt und wiederholt und de Witt fährt dann fort: „Ich bitte versichern zu dürfen, daß ich dies nicht aus Mangel an Mut schreibe; ich hoffe vielmehr bald Befehl zu erhalten, Gewalt anzuwenden und andere Sprache ihnen gegenüber zu gebrauchen. Es kränkt mich tief, bei sechs Anlässen kürzlich beleidigt worden zu sein, ohne daß ich den

Digitized by Google

geringsten Anlaß dazu gegeben hätte, wofür ich Gott zum Zeugen anrufe." Und ein dritter Brief, der nach einigen Tagen abgesandt wurde, besagt: „Ich glaubte, ich würde hier ein erstklassiges Schlachtschiff für mich bereit finden; das wird aber jetzt infolge des Ungehorsams und der Meuterei der Kapitän Wilde'schen Besatzung verhindert; ich muß deshalb mit einem kleineren Schiff als dem, das ich kürzlich kommandierte, vorlieb nehmen." — Die meuterische Besatzung wird schließlich nach Amsterdam ins Gefängnis geschickt; aber die Art der Behandlung dieses Falles zeigt recht deutlich den ungeheuren Unterschied zwischen dem, was man damals „Disziplin" nannte, und der heutigen Auffassung.

Auch Angaben, wie die im Bericht Tromps an die Generalstaaten nach der Schlacht bei Portland (4. Band, S. 119) über Trunkenheit der Besatzungen während des Gefechts, sind bezeichnend für die allgemeinen disziplinaren Anschauungen jener Zeit; die betreffende Berichtstelle lautet: „Am Morgen des 19. Februar sahen wir das Schiff „Struisvogel" mitten in der englischen Flotte, und Commodore de Wilde kam an Bord meines Schiffes und meldete, daß er am Abend vorher eine Schlepp-leine herübergegeben habe, daß es aber unmöglich gewesen wäre, das Schiff zu schleppen, insbesondere, weil alle Leute an Bord betrunken waren und keine Hand rühren wollten, um das Schiff in Ordnung zu bringen; er hätte es deshalb seinem Schicksal überlassen müssen." Also: ein Schiffsverlust im Gefecht veranlaßt durch Trunkenheit der Besatzung. Der „Struisvogel" war ein großer Ostindienfahrer von 46 Kanonen und 1200 t, das Flaggschiff eines Vizeadmirals.

Unter den soldatischen „Generals-at-sea" der englischen Flotte herrschte trotz der gleichfalls vielfach recht mangelhaften organisatorischen Verhältnisse doch ein mehr militärischer Ton; die schriftlichen Befehle der Flottenchefs sind vielfach sachlich und der Form nach so abgefaßt, daß sie durchaus modernen Anforderungen entsprechen, so z. B. ein Befehl Deanes und Moncks an den rangältesten Kommandanten im Humberfluß: „Sie haben bei Empfang dieses, sobald Wind und Wetter es gestattet, mit Ihrem Schiffe und den anderen Schiffen dortselbst abzusegeln und sich mit der Hauptflotte zu vereinigen." Es werden dann für die möglichen Fälle Treffpunkte gegeben und die vorhandenen Nachrichten vom Feind mitgeteilt (Band 5, S. 53).

In beiden Flotten, der englischen wie der holländischen, kommen während dieses Krieges mehrfach Fälle vor, in denen Kommandanten während eines Gefechts sich zurückhalten oder offen fliehen, ohne daß ihr Schiff gefechtsunfähig geworden wäre. Zum Teil lag dies an der falschen Organisation, wonach die aus der Kauffahrtei-marine mit ihrem Schiff übernommenen Schiffsführer als Kommandanten an Bord belassen wurden und dann natürlich einer finanziellen Schädigung gern aus dem Weg gingen; zum Teil lagen auch parteipolitische Gründe vor. Auch in diese Verhältnisse gewähren verschiedene Berichte interessante Einblicke: So berichtet Ruyter, daß der holländische Flottenchef in der Schlacht bei Portland seine weiße Flagge geheißt hätte, als Signal für die Kommandanten, sich ehrenvoll zu schlagen, „aber trotzdem betrug sich eine Anzahl sehr schlecht", „einige liefen, was sie konnten". Diese Klagen über feige Kommandanten kommen noch mehrfach vor. So enthält ein Brief de Witts, der nach der Schlacht bei Texel geschrieben ist (Band 5, S. 1202), die Stelle: „Wir bemerken, daß im letzten Gefecht eine große Menge unserer Schiffe kaum eine Be-

Digitized by Google

schädigung erhalten hat, etwa 40, die also bereit sind, wieder in See zu gehen . . . ." Es waren dies Schiffe, die ihre im Gefecht befindlichen Kameraden im Stich gelassen hatten. In den kriegsgerichtlichen Verhandlungen über die Kommandanten dieser Schiffe entschuldigte sich einer dieser Schiffsführer damit, daß er nach dem Gefecht müde war und schlief; am nächsten Morgen früh hätte er keine Ahnung davon gehabt, daß er sich nicht mehr in der Flotte befand; er hätte eine Anzahl Schiffe in weiter Entfernung gesehen und nach Kräften versucht, zu seinem Flaggschiff zu gelangen, wäre daran aber durch das Aufkommen der englischen Flotte verhindert worden; er hätte es daher für das beste gehalten, um sein Schiff zu retten, nach Texel zu gehen."

Dieser Kommandant wurde verurteilt, mit einem Strick um den Hals vor dem Großmast zu stehen; er wurde kassiert, für unfähig erklärt, dem Vaterland je wieder zu dienen, und mußte 1000 Gulden Strafe zahlen.

Die Handlungsweise der Kommandanten, des übrigen Offizierstabes an Bord und die Bestrafungsmethode sind bezeichnende Beispiele für den Ton und die Anschauungen im holländischen Offizierkorps. Die allgemeine Bildung des holländischen Offizierkorps wird beleuchtet durch die Tatsache, daß beim Unterschreiben einer Resolution von 20 Kommandanten zwei ihren Namen durch Kreuze ersetzen müssen (Band IV, S. 338).

Jener Geist des Offizierkorps war sicherlich eine der vornehmsten Ursachen der Indisziplin der Besatzungen im Gefecht; anderseits zeigen die Berichte über die Personalergänzung und das Bordleben, insbesondere die Verpflegung, daß auch nach diesen Richtungen vieles im Argen lag, — allerdings nicht nur auf holländischer, sondern auch auf englischer Seite.

Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß bei dem stets wachsenden Personalbedarf während des Krieges und durch das Preßsystem eine Menge von nicht einwandfreien Elementen an Bord der Kriegschiffe kommen mußte; die Schwierigkeiten der Personalergänzung auf beiden Seiten werden in verschiedenen Berichten der Anwerbekommissionen behandelt.

In England arbeiteten die Lokalbehörden der Seestädte diesen Kommissionen vielfach entgegen, weil sie mehr Interesse an guter Besatzung der Handelsschiffe als der Kriegschiffe hatten; sodann zogen viele Seeleute den Dienst auf den „Privatkriegschiffen" dem auf den „staatlichen" Schiffen vor, weil die Disziplin auf ersteren milder und die Aussicht auf Prisengeldererwerb größer war. Ferner wird von verschiedenen „Tricks" der Leute berichtet: doppelter Anwerbung, Simulation von Krankheiten, Desertion, gewaltsamer Befreiung Angeworbener u. dgl. m. Auch die Holländer hatten mit Massendesertionen und Indisziplin in allen Diensträngen zu kämpfen; Tromp führte beispielsweise einen „Staatsanwalt" mit an Bord, der hauptsächlich Protokolle über Disziplinlosigkeiten der Kommandanten aufzunehmen hatte. Reibereien zwischen den Besatzungen der einzelnen Provinzial-Geschwader verursachten gleichfalls viel Sorge.

Einen sehr starken Gegensatz zu den auf modernen Schiffen vorhandenen Einrichtungen bilden die Unterkunfts- und Verpflegungsverhältnisse, und man gewinnt einen Einblick in die täglichen Entbehrungen und Strapazen, die dem Seemann vor

Digitized by Google

300 Jahren zugemutet wurden, wenn man versucht, sich aus den zerstreuten Angaben der alten Berichte ein Bild von den damaligen Bordverhältnissen zu machen.

Zunächst die Verpflegung: Nach einem Bericht aus Chatham vom Juli 1653 beklagten sich die Besatzungen der an der holländischen Küste stationierten englischen Blockadeschiffe bitter über ihren Proviant; es wird da gesagt: „Die Leute zeigten mir ihr Bier, Brod und Butter, über die sie sich jetzt so sehr (und mit Recht) beklagen; denn es ist so, daß ich selbst in den teuersten Zeiten, die ich kenne, nichts so Schlechtes gesehen habe, weder von fiskalischen Vorräten, noch von den freihändig angekauften. Erwiesenermaßen trinken die Leute lieber Wasser als Bier, und die Butter ist ganz ungenießbar. Außerdem müssen sie jetzt im Hafen Schweinefleisch essen, das vor Dezember vorigen Jahres eingesalzen wurde, widrigenfalls sie gar kein Fleisch erhalten ..... Viele Leute erkranken und schreiben dies den Proviantverhältnissen zu."

Kapitän Kendall, Kommandant des 38-Kanonen-Schiffes „Succeß" — 150 Mann Besatzung — schreibt gleichzeitig: .... „Die Mannschaft beklagt sich über den schlechten Seeproviant, daß sie gezwungen sei, in einigen Schiffen ungesunde und stinkende Viktualien zu genießen, wodurch viele krank und dienstunfähig werden und viele sterben. Wird nicht ihr Blut über die kommen, welche gewinnshalber diesen Proviant lieferten, wenn sie auch angesehen und anscheinend ehrliche und gottesfürchtige Personen sind. Sicher wird der große Gott des Himmels und der Erde wegen dieses Blutes Rechenschaft fordern, wenn Menschen es nicht tun. Es muß noch gut erinnerlich sein, wie der Arm des Herrn zeitweise sich offenbart hat dadurch, daß er die Mächtigen von ihren Sitzen herabwarf und alle ungerechte Macht zerbrach." Dieser Bericht an die vorgesetzte Behörde zeigt gleichzeitig, wie die puritanische Ausdrucksweise in den offiziellen Berichtstil der damaligen Zeit Eingang gefunden hatte. Solche Klagen über übelriechende Getränke und Nahrungsmittel finden sich noch sehr vielfach, mehr in den englischen als den holländischen Berichten.

Auch über die Geldverpflegung wird vielfach geklagt; englischerseits werden die Löhnungen so unregelmäßig gezahlt, daß die verheirateten Seeleute ihre Angehörigen an Land nicht versorgen können und diese in bittere Not geraten. In Holland wird 1652 als Anziehungsmittel neueintretenden Matrosen eine höhere Besoldung versprochen, als sie die schon angeworbenen Matrosen beziehen. Unzufriedenheit und Meutereien der älteren Mannschaften sind naturgemäß die Folge dieses Organisationsfehlers.

Die Sorge für Kranke und Verwundete konnte sich an Bord der Kriegschiffe selbst nur auf das Notwendigste erstrecken; baldmöglichste Ausschiffung der Kranken bildete die Regel; in England war 1652 angeordnet worden, daß die Hälfte aller Betten in den englischen Hospitälern für die Marine zu reservieren sei. Der zehnte Teil aller Prisengelder, der gewöhnlich dem Lord High Admiral zufiel, wurde damals für die Kranken und Verwundeten sowie ihre Witwen und Angehörigen bestimmt. Auch Verstümmelungszulagen wurden gewährt; so erhielt der Kommandant des „Speaker", Kapitän Coppin, 100 £ für den Verlust eines Beines. Ferner geht aus den Berichten hervor, daß den verwundeten Gefangenen gleiche Behandlung zuteil wurde, wie den Angehörigen der eigenen Marine.

Digitized by Google

Daß der Gesundheitszustand an Bord bei den geschilderten Bordverhältnissen kein guter — nach heutigen Begriffen — sein konnte, ist nicht verwunderlich; Blake und Monck berichten im Juli 1653, daß auf dem Flaggschiff „Resolution" 88 Kanonen, 550 Mann Besatzung, 80 Kranke seien und daß dieser Prozentsatz — 15 Prozent — die Durchschnittskrankenzahl der Flotte darstelle. Man muß sich die primitiven Unterbringungsverhältnisse, die fehlende Erwärmung der Schlaf- und Wohnräume während der Winterfahrten, die mangelhaften Bekleidungsverhältnisse, die dürftige Beleuchtung durch Hornlaternen in den langen Winternächten in der Nordsee und vieles andere vor Augen halten, um die Anforderungen des Seekriegs an das Flottenpersonal vor 250 Jahren recht zu würdigen.

Alle diese Verhältnisse lassen sich nicht restlos in das Gebiet der Friedensstrategie einordnen; sie spielen hinüber in die dieser Friedensstrategie zugrundeliegenden kulturellen und nationalen Verhältnisse jener Zeit und lehren uns die Fortschritte der Kultur, die heutigen innerpolitischen Zustände und die vorgeschrittene allgemeine Lebensauffassung als Elemente der nationalen Wehrkraft besser verstehen und richtiger bewerten.

Auch über das Seekriegsmaterial geben die alten Dokumente einige interessante Aufschlüsse; insbesondere wird die lange Dauer der Seegefechte und der verhältnismäßig trotz dieser langen Gefechtsdauer meist geringfügige Materialschaden an den Schiffen und ihrer Armierung erklärt durch das, verglichen mit dem modernen Seekriegsmaterial, ganz verschiedene Verhältnis von Offensiv- und Defensivkraft. Die Geschütze vermochten nach Durchschlagskraft und Munitionsausstattung relativ nicht so viel zu leisten, wie heutzutage; insbesondere die englischen Schiffe waren für die leichtere Armierung der holländischen fast undurchdringlich, weshalb auch die holländiche Artillerietaktik gezwungenerweise auf die Schädigung der feindlichen Takelage, als des geeigneteren Ziels, abzielte. Diese im allgemeinen ja bekannten Materialverhältnisse werden durch mannigfache Einzelheiten in den Schlachtberichten belegt. Aus dieser Sachlage erklärt sich auch die hohe taktische Bewertung der Brander, die Tromp in seinen Berichten ausspricht; sie sollten der holländischen Flotte das Vernichtungsmittel ersetzen, das die ungenügende artilleristische Armierung nicht bieten konnte.

Interessant sind ferner die vielfachen Erwähnungen von Unterwassertreffern, die bei den stark gekrümmten Flugbahnen damals häufiger waren und bei den primitiven Lecksicherungseinrichtungen oft gefährlich wurden. Diese die taktischen Grundverhältnisse jener Zeit wesentlich beeinflussenden kriegstechnischen Eigentümlichkeiten erklären wohl die bei einem Vergleich mit dem Verlauf unserer heutigen Kriege und Gefechte auffallende Tatsache, daß die Schiffsverluste im Gefecht im allgemeinen geringfügig waren und, wenn sie eintraten, verhältnismäßig oft durch Sinken des Schiffs verursacht wurden, daß anderseits die übrigen Gefechtsbeschädigungen trotz zeitweise tagelanger Gefechtsdauer doch stets in kurzer Zeit, höchstens einigen Wochen, wieder ausgebessert werden konnten und die Flotten daher für heutige Begriffe überraschend schnell wieder gefechtsbereit waren, also: kurze Operationspausen, lange Gefechtsdauer, während im modernen Seekriege die Verhältnisse umgekehrt liegen..

Es ist ganz selbstverständlich, daß alle diese personellen und materiellen Grundverhältnisse die Taktik jenes Krieges wesentlich beeinflußten, ja bedingten, und daß

Digitized by Google

die Kriegserfahrungen während des Krieges zu Änderungen der Taktik führten, sobald die eigenen Stärkemomente und die gegnerischen schwachen Punkte erkannt waren. So ergibt sich jene schulemachende Einführung der Kiellinie als Normalgefechtsformation, die in der Schlacht an den Gabbard-Sänden von der englischen Flotte zum ersten Male, und zwar mit gutem Erfolg, angewendet wurde, durchaus ungezwungen als Ergebnis der in den früheren Schlachten, besonders in der „Dreitage-Schlacht" im Kanal, beobachteten artilleristischen Überlegenheit der englischen Flotte.

Dennoch werfen die Dokumente interessante Streiflichter auf die Art der Nutzbarmachung dieser Schlachtenerfahrungen, und die Darstellung jener taktischen Entwicklungsphase, wie sie der Herausgeber, C. T. Atkinson, in seinen einführenden Bemerkungen zum letzten Abschnitt des 5. Bandes gibt, ist wegen der aus ihr zu folgernden allgemeinen Schlüsse von gewissem Wert.

Bekannt war bereits durch die von Corbett veröffentlichten Fighting Instructions, daß die Seeschlacht bei Portland, die Dreitage-Schlacht, wie sie auch genannt wird (vom 18. bis 20. Februar 1653), unter Instruktionen ausgefochten wurde, in denen sich noch keine Spur von einer kiellinienartigen Gefechtsformation findet.

In der Fighting Instruction vom 29. März 1653, die fünf Wochen nach der Dreitage-Schlacht, vor der Schlacht an den Gabbard-Sänden, von den drei Generals-at-sea Blake, Deane und Monck erlassen wurde, kommen zum ersten Male diese Kiellinien-Bestimmungen vor. Atkinson schließt aus dieser Sachlage sicherlich mit Recht, daß die Erfahrungen von Portland jene Bestimmungen verursacht haben müssen, und wirft die Frage auf, wer von den drei Flottenchefs voraussichtlich diese Neuerung veranlaßt haben kann. Blake und Deane waren in der Schlacht von Portland vom Beginn des Gefechts an beschäftigt und mitten im Pulverrauch. Monck hingegen war zunächst weit in Lee und mußte sich längere Zeit aufkreuzen. Gewiß hinderte ihn der nach Lee abziehende Rauch zuerst an der Beobachtung, aber je weiter er nach Westen kam, um so ungehinderter wurde der Beobachtungshorizont, da der herrschende Nordwestwind den Rauch nach Südost trieb. Monck konnte also den Gang der Schlacht gut beobachten; als Soldat, und zwar einer der befähigsten Führer seiner Zeit, mußte er seine militärischen Landschlachterfahrungen zu Rate ziehen; als Angehöriger jener Periode des Drills und der Präzision in den militärischen Formationen und Bewegungen mußte ihm das Fehlen jeder regelmäßigen Gefechtsform und die taktischen Nachteile dieses Systems auffallen; er wird deshalb mit hoher Wahrscheinlichkeit als der Verfechter und Begründer der Gefechtsformation, die sich bis in unsere Tage als zweckmäßig erhalten hat, anzusehen sein. Jene tiefere Einsicht in das Wesen der Kriegführung, auf deren Wichtigkeit in der Ausnutzung taktischer und strategischer Vorteile Mahan in seinem Hauptwerk, ebenfalls bei Gelegenheit der Betrachtung der englisch-holländischen Kriege, hinweist, wäre also hiernach auch für die Fortbildung der Taktik und die verständnisvolle Ausnutzung von Schlachterfahrungen von wesentlichster Bedeutung. Der durch theoretische Vorstudien und Schulung für die Probleme der Kriegführung vorgebildete und befähigte Geist allein vermag aus einer Zufälligkeit — der zeitweisen Trennung vom Hauptschlachtkörper — bedeutsame Neuerungen der taktischen Verwendung des Seekriegsmaterials zu schöpfen, eine Zufälligkeit, die den anderen rein praktisch herangebildeten

Digitized by Google

Admiralen und Unterführern beider Flotten gewiß vielfach in ihrem Berufsleben vorgekommen war, ohne daß sie ähnliche bahnbrechende Schlußfolgerungen daraus zu ziehen vermocht hatten.

Die hier angeführten Beispiele mögen genügen, um zu zeigen, wie seekriegsgeschichtliche „Kleinmalerei" oft Anregungen zu interessanten Betrachtungen und allgemein bedeutsamen Lehren geben kann. Hinweise auf die vielen Einzelheiten, deren Verständnis jene alten Dokumente erleichtern helfen, finden sich in den Veröffentlichungen der Navy Records Society ausführlich in den einleitenden Abhandlungen, die allen jenen Dokumentensammlungen von den Herausgebern beigegeben werden. Die Durchsicht dieser „Introductories" wird auch für den, der nicht die Zeit zu gründlichem Studium der einzelnen Quellenberichte erübrigen kann, interessant genug sein und Gelegenheit geben, ein und das andere, als besonders wichtig hervorgehobene Dokument genauer durchzulesen.

Es sei bei dieser Gelegenheit gestattet, auf eine andere englische Publikation hinzuweisen: „The Mariner's Mirror", eine Monatsschrift der Society for Nautical Research, die sich ganz in den Dienst dieses seekriegsgeschichtlichen „Milieu-Studiums" gestellt hat und nach der Angabe des Begründers in demselben Verhältnis zur Navy Records Society und ihren Veröffentlichungen stehen will, wie „die Pinnaß zum großen Kriegschiff".

Beide Unternehmungen, die leider noch kein Gegenstück in der deutschen maritim-fachmännischen Literatur besitzen und bei dem geringeren Interessenkreis wohl auch in nächster Zeit kaum erhalten werden, sind recht geeignet, lebendige, plastische Vorstellungen von den Seekriegsereignissen weit entlegener Zeitperioden zu erwecken und dadurch das Interesse für diese, am heutigen Maßstab gemessen, nicht mehr ohne weiteres in ihren Zusammenhängen verständlichen, dennoch aber für die Theorie der Seekriegführung überaus wichtigen taktischen und strategischen Vorgänge zu fördern.

Glatzel.

Digitized by Google

# Zur Geschichte der Meerengenfrage.

Von Graf E. Reventlow.

(Schluß.)

In der Zeit, welche dem Pariser Frieden folgte, war das Bestreben der Politik Rußlands so gut wie ausschließlich darauf gerichtet, eine Lage herbeizuführen, die es gestattete, sich von jenen Bedingungen wieder freizumachen. Man empfand, neben dem tatsächlich geschaffenen Zustande, die Bedingungen des Pariser Friedens und der Annexe des Friedensvertrages als eine Erniedrigung Rußlands, als eine Beschränkung derjenigen souveränen Rechte, welche als selbstverständlich mit jedem selbständigen Staatswesen verbunden sind. Der Zar Alexander hegte dieses Gefühl besonders lebhaft. Fürst Gortschakow erzählt von ihm, daß der Zar bei Eröffnung einer Sitzung im Jahre 1863 gesagt habe: „Vor sieben Jahren habe ich an diesem Tische eine Handlung vollzogen, die ich charakterisieren kann, weil ich es war, der sie vollzog, ich habe den Vertrag von Paris gezeichnet, und das war eine Feigheit." Auf Einwendungen der Umstehenden wiederholte der Zar: „Ja, es war eine Feigheit, und ich werde sie sicherlich nicht wieder betätigen." Man konnte in der Tat sich wohl die Frage vorlegen, ob Rußland damals nicht richtiger getan hätte, die Bedingungen der Verbündeten hinsichtlich des Schwarzen Meeres abzulehnen. Die Folge einer solchen Ablehnung wäre wahrscheinlich eine Okkupation des Schwarzen Meeres durch die Flotten der Verbündeten gewesen, aber darin hätte eo ipso auch der Keim der Zwietracht unter den okkupierenden Mächten gelegen. Es ist naturgemäß in sich zwecklos, derartige Eventualitäten heute zu erörtern, aber zur Beurteilung der damaligen Stimmungen nicht ohne Interesse, daß Lord Palmerston äußerte, der Pariser Friedensvertrag werde sicher nicht länger als 10 Jahre dauern; und Mitte der sechziger Jahre sprach sich Gladstone für Abschaffung der Bestimmungen aus, welche die russische Flotte des Schwarzen Meeres betrafen. Kurz, die Auffassung war ziemlich allgemein, man sei mit jenen Bestimmungen zu weit gegangen und habe eben dadurch einen gefährlichen Zustand geschaffen, einen Zustand, der jeder einzigen der vertragschließenden Mächte gefährlich werden konnte, zumal deren Einigkeit bekanntlich sehr bald in die Brüche ging. Nur das Ziel der Niederwerfung Rußlands hatte diese Mächte für kurze Zeit als Zweckverband zusammenhalten können. Die Folge war, daß, ebenso wie Rußland hoffte und seine Politik darauf einstellte, mit Hilfe der einen oder anderen Großmacht von den drückendsten Vertragsbestimmungen wieder loszukommen, so auch einzelne Großmächte den ihnen bekannten Wunsch Rußlands zu benutzen versuchten, um sich gelegentlich Rußlands Politik und Kraft dienstbar zu machen. Schon 2 Jahre nach dem Pariser Frieden trieb Napoleon diese Politik, bevor er mit Österreich Krieg führte, und Österreich versuchte dasselbe im Jahre 1859 und nach dem Kriege von 1866. Rußland hielt sich in richtiger Erkenntnis der tatsächlichen Lage aber jedesmal vorsichtig zurück und wartete in der bekannten und bewährten Art seiner traditionellen Politik. Nichtsdestoweniger hatte der russische Botschafter zu London, Baron Brunnow, verschiedentlich mit britischen Staatsmännern eingehende Unterhaltungen und berichtete

Digitized by Google

über diese, daß das Hindernis für eine Änderung der Stellung Englands gegenüber der Stellung Rußlands im Schwarzen Meere auf Furcht vor der öffentlichen Meinung in weit höherem Grade beruhe, als auf der Ansicht, die englischen Interessen erforderten die Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Pariser Friedens. Der russische Botschafter stellte sich in jener Zwischenzeit, und das ist auch für die Beurteilung der heutigen Aspekten von Interesse, auf den Standpunkt, daß Rußland an der Schließung der Meerengen nicht das frühere Interesse mehr habe, denn nach dem Pariser Vertrage sei das Schwarze Meer weder geschlossen noch offen. Jede Vertragsmacht habe das Recht, an der Donau-Mündung zwei leichte Schiffe zu stationieren und im Kriege würden die Meerengen zweifellos offen sein. Vom tatsächlichen Verschlusse der Meerengen bliebe also nur die für Rußland nachteilige Bestimmung, daß die russischen Schiffe keinen Zugang zum Mittelmeer hätten. Es scheint, daß schon in den sechziger Jahren der Zar und seine Minister zu der Ansicht gelangten, sie würden mit dem damals seinen Aufschwung beginnenden Preußen ihre Wünsche früher oder später durchsetzen können. Darin lag wegen der Uninteressiertheit Preußens im Orient von vornherein eine günstige Voraussetzung enthalten. Goriainow berichtet von einem Briefwechsel König Wilhelms und des Zaren, insbesondere von einem Handschreiben des Königs, in welchem dieser schrieb: „Der Überbringer (es war General Manteuffel) wird mit eifrigster Beflissenheit alle Ihre Äußerungen entgegennehmen. Sie werden ihm freimütig sagen, ob es russische Interessen gibt, deren Befriedigung die Bande, welche uns seit einem Jahrhundert vereinen, fester knüpfen könnten, währenddessen die russischen Interessen niemals denen meines Landes entgegengesetzt waren." Der Zar antwortete, er habe dem General v. Manteuffel „seine Gedanken" gesagt: „Ich danke Ihnen von ganzem Herzen für diesen neuen Vertrauensbeweis, ich habe mit völligem Freimut geantwortet und im Laufe zahlreicher Unterhaltungen hat er von meinen innersten Gedanken Kenntnis genommen." — Es ist wahrscheinlich genug, besonders auch in Ansehung der damaligen russisch-preußischen Beziehungen, daß es sich bei jener Korrespondenz tatsächlich um den Wunsch Rußlands, sich von den einschlägigen Bestimmungen des Pariser Friedens zu befreien, gehandelt hat, zumal wenige Jahre darauf die Tatsachen es bestätigten. So hätten wir als neues und wichtiges Moment in der wechselvollen Geschichte der Meerengenfrage die Beteiligung Preußens an derselben festzustellen, und zwar nicht aus direktem Interesse nach der einen oder anderen Seite hin, sondern im Rahmen der Bismarckschen Einigungspolitik, deren ungestörter Vollzug das Eingehen auf die bekannten russischen Wünsche nicht behinderte, sondern in hohem Maße förderte. Dazu kamen die überaus herzlichen persönlichen Beziehungen zwischen den beiden Monarchen.

Bei aller Entschlossenheit, sich von den ihnen erniedrigend erscheinenden Bestimmungen über das Schwarze Meer loszumachen, verloren die russischen Staatsmänner doch nie den Gedanken aus dem Auge, daß man sich auf keinen Fall wieder der Willkür eines internationalen Gerichts aussetzen dürfe. Wir haben im ersten Teile dieses Aufsatzes als erstaunlich und politisch nicht eben weitblickend festgestellt, daß im Jahre 1839 Rußland seinerseits an Europa herantrat und die Fragen der Meerengen und des Schwarzen Meeres zur internationalen Sache machte, jedenfalls entscheidend dazu beitrug, daß sie es wurde. Es waren teilweise dieselben Männer,

Digitized by Google

insbesondere der russische Botschafter zu London, Baron Brunnow, vor allem aber Fürst Gortschakow, der damals als Bevollmächtigter tätig, nunmehr russischer Kanzler geworden war. Brunnow sowohl wie Gortschakow wollten jetzt unter allen Umständen vermeiden, die Punkte, welche sie geändert zu sehen wünschten, mit einer allgemein internationalen Aufrollung der Orientfragen verquicken zu lassen. Sie wünschten auch keinen Kongreß, der neben einer Reihe anderer Fragen die ihrige erledigte, ohne daß Rußland in der Hand hätte, die Erledigung entscheidend zu beeinflussen. Nach den entscheidenden Siegen der Deutschen 1870 waren die russischen Staatsmänner aber der Überzeugung, der Augenblick sei nunmehr gekommen und man müsse handeln. Der Augenblick konnte in der Tat günstiger nicht gedacht werden: Frankreich, die Macht, welche in den Jahren 1854 bis 1856 die antirussische Koalition geführt hatte, deren Staatsmänner den Gedanken der Neutralisation des Schwarzen Meeres aufgebracht und vertreten hatten, — Frankreich lag am Boden, die französische Regierung, welche den Pariser Frieden unterzeichnet hatte, war verschwunden, der Kaiser der Franzosen war gestürzt worden, mit der Dynastie war es zu Ende. Preußen-Deutschland beherrschte die europäische Situation, und das 4 Jahre vorher geschlagene Österreich konnte allein nicht daran denken, sich mit tätlichem Ernste den russischen Wünschen zu widersetzen. Fraglich war Englands Verhalten, aber auch hier sah Fürst Gortschakow die Dinge optimistisch unter der allerdings unerläßlichen Voraussetzung, daß Bismarck sich entschlossen auf Seite der russischen Wünsche stellte. Für den Kanzler des Norddeutschen Bundes glaubte Fürst Gortschakow aber noch ein besonderes Druck- und Lockmittel zu haben:

Seit der Schlacht von Sedan bildete die Möglichkeit einer Einmischung der neutralen Mächte dauernd eine Sorge Bismarcks. Frankreich tat alles, um eine solche herbeizuführen, und Großbritannien war einer Einmischung, insbesondere der Berufung eines europäischen Kongresses, an sich sehr geneigt. Die Haltung Rußlands war also unleugbar von außerordentlicher Wichtigkeit für den preußischen Staatsmann. So hatte Fürst Gortschakow die politische Psychologie des Augenblicks richtig erfaßt. Dazu kam sein Vertrauen infolge des erwähnten Briefwechsels aus den sechziger Jahren. Seine Erwartung sollte den russischen Kanzler nicht täuschen. In einer Depesche an den preußischen Gesandten zu Petersburg, den Prinzen Reuß, welche dieser dem Zaren mitzuteilen hatte, erklärte Bismarck, der König von Preußen fände die Wünsche Rußlands hinsichtlich einer Änderung des Vertrages von 1856 gerecht. Ein Vertrag, welcher die Kriegsflagge einer Macht wie Rußland von einem seine Küsten bespülenden Meere ausschlösse, wäre gegen die Natur und könne nicht von Dauer sein. Wenn Rußland angesichts der bereits begangenen Verletzungen sich durch den Vertrag nicht mehr gebunden erachte, könne es sich der Erwartung hingeben, daß Preußen sein Möglichstes tun würde, um nicht nur von Frankreich, sondern ebenso von den anderen Mächten die Anerkennung dieses Prinzips zu erlangen. Wenn die russischen Wünsche sich in solchen Grenzen hielten, daß sie ohne Kongreß ausführbar wären, so würde das Ziel am leichtesten zu erreichen sein. Obgleich es dem Gange der Ereignisse etwas vorgreift, dürfte in diesem Zusammenhange von Interesse sein, die Anschauung Bismarcks, wie sie sich nicht amtlich, sondern in Unterhaltungen findet, welche Busch („Graf Bismarck und seine Leute") wiedergegeben hat, kennen zu lernen. Nach der

Digitized by Google

Zirkularnote Fürst Gortschakows schickte die britische Regierung den damaligen Unterstaatssekretär im Auswärtigen Amt, Odo Russell, nach Versailles, um Bismarcks Anschauungen kennen zu lernen. Über diese Besprechungen äußerte Bismarck sich gesprächsweise folgendermaßen: „Die englische Regierung fürchte vor allem die öffentliche Meinung"; — genau dasselbe hatte auch Gortschakow ausgesprochen. Bismarck fährt fort: „Er (Russell) fragte, ob wir uns nicht z. B. dem Abkommen vom 16. April 1856 anschließen wollten. Ich entgegnete, daß Deutschland daran kein rechtes Interesse hätte. Oder ob wir uns nicht verpflichten wollten, neutral zu bleiben, wenn es dort einmal zu einem Konflikt käme. Ich sagte ihm, ich wäre kein Freund von Konjekturalpolitik, in die eine solche Verpflichtung fiele; das käme ganz auf die Umstände an . . . . . Er kam immer wieder auf ein Äquivalent zurück und fragte zuletzt, ob ich ihm nicht etwas vorschlagen könnte. Ich sprach von der Öffnung der Dardanellen und des Schwarzen Meeres für alle. Das könnte Rußland angenehm sein, da es dann vom Schwarzen Meer ins Mittelmeer könnte, und der Türkei auch, da sie dann ihre Freunde gleich bei sich hätte, auch den Amerikanern, denen man damit einen der Wünsche entzöge, die sie mit Rußland verbänden, den Wunsch nämlich nach ungehinderter Schiffahrt auf allen Wasserstraßen. Er schien das einzusehen." — „Die Russen", so setzte der Kanzler für uns (sagt Busch) hinzu, „hätten übrigens nicht so bescheiden fordern sollen, dann hätten sie ohne Schwierigkeit die Sache mit dem Schwarzen Meere bekommen." — An anderer Stelle sagt Bismarck in Besprechung der russischen Note: „Man habe immer geglaubt, daß die russische Politik so besonders schlau sei und voller Winkelzüge, Schliche und Kniffe; das sei aber nicht wahr. Wenn sie unredlich wären, so hätten sie solche Erklärungen unterlassen, ruhig Kriegschiffe gebaut im Schwarzen Meere und gewartet, bis man darüber anfragte. Dann sagten sie, daß sie nichts davon wüßten, man wolle sich aber erkundigen, und so zögen sie es hinaus. Das könnte bei den russischen Verhältnissen lange dauern, und zuletzt hätte man sich daran gewöhnt." — Auf die Bescheidenheit der russischen Forderungen werden wir nachher noch zurückkommen. Zunächst sei noch ein Blick auf die Türkei geworfen. Hier hatte der russische Geschäftsträger, General Ignatiew, auf eigene Hand vorgearbeitet und besonders mit dem Großwesier Ali Pascha eingehende Konferenzen gehabt. Ignatiew ging von dem Gedanken aus, daß man einen günstigen Moment vor sich habe, um die türkischen Minister zu bearbeiten, weil die Erschütterung des westlichen Europas dem russischen Interesse im Orient förderlich sei. Ali Pascha, dem Ignatiew die Uneigennützigkeit der russischen Politik vorhielt und erklärte, es sei ebenso gut im Interesse der Türkei wie in dem Rußlands, wenn die Bestimmungen von 1856 über das Schwarze Meer abgeändert würden, zeigte sich wenig erbaut von den neuen Perspektiven und meinte, die Türkei habe den großen Vorteil von jenen Verträgen: unter das internationale Recht gestellt worden zu sein. Außerdem gab er zu verstehen, daß eine russische Flotte im Schwarzen Meere nur die Türkei bedrohen könne. Besonders wies der türkische Großwesir aber die Öffnung der Meerengen weit von sich. Nichtsdestoweniger fühlte sich die türkische Regierung ohne den Rückhalt Frankreichs nicht in der Lage, Rußland gegenüber eine schroffe Haltung einzunehmen, und ließ durch General Ignatiew den Zaren fragen, wodurch die Türkei sich sein Wohlwollen verdienen könne. In der russischen Antwort wurde die Pforte um Ver-

Digitized by Google

trauen ersucht und dann auf die Notwendigkeit einer Abänderung des Vertrages von 1856 aufmerksam gemacht. Fürst Gortschakow wies aber besonders darauf hin, daß die Frage nicht in Konstantinopel ausgetragen werden könne. Aus diesem Grunde mißbilligte er auch die allzu eifrige Aktion Ignatiews, welche für das Gelingen des Vorhabens nicht wesentlich war, anderseits aber den russischen Plan vorzeitig der europäischen Öffentlichkeit preisgab. Einen der für Rußland empfindlichen Punkte dieser Öffentlichkeit bildete die Regierung in Wien. Es mußte dem Fürsten Gortschakow daran liegen, daß diejenigen europäischen Regierungen, welche er mit Grund als Gegner seiner Pläne vermutete, davon nichts vor den amtlichen Schritten zu wissen bekämen. Wie die Dinge nun aber infolge der Aktion Ignatiews sich gestaltet hatten, bekam der Leiter der österreichischen Politik, Graf Beust, Wind von den immer gargwöhnten russischen Plänen, ebenso das englische Ministerium. Im übrigen war, wie gezeigt wurde, die Lage so günstig wie möglich, und so erließ Fürst Gortschakow im Oktober 1870 eine Zirkularnote an die Unterzeichnungsmächte des Pariser Vertrages, in welcher sich die russische Regierung in Gestalt einfacher Erklärung von den Stipulationen des Vertrages lossagte, welche sich auf die Neutralisation des Schwarzen Meeres bezogen. Der Inhalt gliederte sich im übrigen folgendermaßen: Der Vertrag von 1856 beschränke die russische Kriegsflotte auf dem Schwarzen Meere und erkläre das Prinzip der Neutralisation für dieses Gewässer. Die Unterzeichnungsmächte hätten sich dabei von dem Gedanken leiten lassen, daß dieses Prinzip jede Möglichkeit eines Konfliktes zwischen den Uferstaaten untereinander oder zwischen ihnen und anderen Seemächten beseitige. Die Erfahrung der verflossenen 15 Jahre habe aber gezeigt, daß dieses Prinzip, auf welchem die Sicherheit der Grenzen des russischen Reiches dort ruhen solle, lediglich eine Theorie bedeute. In Wirklichkeit habe die Türkei das Recht, unbegrenzte Seestreitkräfte im Archipel und in den Meerengen zu halten, während Rußland durch seine Abrüstung im Schwarzen Meere gezwungen worden sei, auf die Möglichkeit der Verteidigung auch der benachbarten Küsten und Häfen zu verzichten; England und Frankreich könnten nach wie vor ihre Geschwader im Mittelmeer konzentrieren. Außerdem sei zwar nach dem Wortlaute des Vertrages der Zugang zum Schwarzen Meere formell und für ewige Zeiten der Kriegsflagge der Uferstaaten und der anderen Mächte untersagt, jedoch sei nach der Meerengenkonvention die Durchfahrt dieser Meerengen nur in Friedenszeiten für die Kriegsflagge gesperrt. Infolge dieses Widerspruches seien die Küsten des russischen Reiches jedem Angriffe, auch seitens der schwächsten Staaten, in dem Augenblick ausgesetzt, wo diese über Seestreitkräfte verfügten, denen Rußland nur einige kleine Fahrzeuge entgegenzusetzen hätte. Überdies sei der Vertrag von 1856 keineswegs unverändert geblieben. — Hier geht die Note auf einige Festlandsvorgänge ein. — Außerdem aber seien wiederholt fremde Kriegschiffe unter verschiedenen Vorwänden durch die Meerengen gefahren, auch in das Schwarze Meer hinein; die absolute Neutralität dieser Gewässer sei damit also verletzt worden. So seien im Laufe der Jahre gerade die Seiten des Vertrages zunichte geworden, welche Rußland eine gewisse Garantie gegeben hätten, und dazu käme besonders die Konstruktion der früher unbekannten Panzerschiffe, welche die Gefahren eines Krieges für Rußland gegen früher außerordentlich erhöhten. —



Digitized by Google

Unter dem rein maritimen Gesichtspunkte erscheint gerade dieser letzte Einwand sehr einleuchtend. Im Laufe der sechziger Jahre war die ungeheure Umwälzung im Kriegschiffbau eingetreten, und dem Buchstaben der Verträge von 1856 zufolge durften im Schwarzen Meere diese Fortschritte nicht mitgemacht werden, sondern es mußten die Maße innegehalten werden, welche der Vertrag vorschrieb: „Sechs Dampfschiffe von 50 m Länge in der Wasserlinie, einem Maximaltonnengehalt von 800 t und vier leichte Dampf- oder Segelschiffe eines Maximaltonnengehaltes von 200 t". Dazu kam die ausdrückliche Beschränkung des Rechtes des Sultans, daß er nur leichte Schiffe unter der Kriegsflagge herein- oder herauslassen könne. Da anderseits der Artikel 13 des Hauptvertrages den Sultan und den Zaren verpflichtete, an den Ufern des Schwarzen Meeres eine Kriegschiffbauwerft weder zu errichten noch zu unterhalten, so schloß sich für Rußland allerdings nach jeder Seite völlig aus, auch nur im allerbeschränktesten Umfange seine Wehrmacht in dem Schwarzen Meere auch nur annähernd der kriegstechnischen Entwicklung anzupassen. Es mußte entweder seine Schiffe im Schwarzen Meere verfaulen lassen, ohne sie zu ersetzen, oder aber durch solche gleicher Dimensionen ersetzen, während die Türkei außerhalb des Schwarzen Meeres die stärksten Panzerschiffe halten konnte. —

Die Zirkularnote kam dann zu dem Ergebnis, daß der Zar sich nach reiflicher Überlegung aller Umstände nicht in der Lage sehe, Vertragspunkte anzuerkennen, welche die Interessen seines Reiches derart beschränkten, noch weiter zu dulden, daß „die Sicherheit Rußlands von einer Fiktion abhinge, welche die Zeitprobe nicht habe überstehen können." Der Zar erklärte deshalb, er betrachte sich nicht mehr durch die Verpflichtungen des Vertrages von 1856 gebunden, welche seine Souveränitätsrechte im Schwarzen Meere einschränkten. Er glaube sich ferner im Rechte, und pflichtmäßig zu handeln, indem er dem Sultan die Sonderkonvention hiermit aufsagte, welche die Beschränkung der Schiffszahl im Schwarzen Meere enthielt. Indem der Zar den Unterzeichnungs- und Garantiemächten diese Mitteilung machte, gäbe er dem Sultan seine freien Rechte wieder und setze sich zugleich in den Besitz seiner eigenen.

An dieser Note waren zwei Punkte wesentlich: Der Zar appellierte nicht an die Unterzeichnungs- und Garantiemächte, er bat nicht um eine Revision des Vertrages und der Konventionen von 1856, sondern er erklärte sich nicht mehr durch die genannten Bestimmungen gebunden. Er sagte sich nicht von dem Vertrage als ganzem los, sondern nur hinsichtlich der beiden Hauptpunkte, nämlich der Neutralisation des Schwarzen Meeres und ihrer Konsequenzen. Auf die Meerengen bezog sich also die Note nicht, mußte aber naturgemäß und notwendigerweise die Meerengenfrage ebenfalls auf die Tagesordnung bringen. Der erste Punkt schloß den eigentlichen Vertragsbruch ein, denn dem Vertrage und den Konventionen von 1856 zufolge durfte keine Macht auf eigene Hand gegen die Vertragsverpflichtungen handeln, und tat sie es, so war für die übrigen vertragsmäßig der casus belli gegeben. Wir haben seinerzeit erörtert, daß sich gerade diese Konvention scharf gegen Rußland richtete. Wenn Fürst Gortschakow trotzdem dem Zaren diesen vertragswidrigen Schritt anriet, so ging er von einer sorgfältigen Prüfung der Lage aus, die, wie wir gesehen haben, tatsächlich ein kriegerisches Vorgehen der alten Koalition von 1856 ausschloß. Fürst Gortschakow schrieb an den Londoner Botschafter, es

Digitized by Google

werde höchstens ein Papierkrieg seiner Note folgen. Dieser war allerdings sehr ausgiebig und teilweise sehr heftig, weil die Unterzeichnungsmächte des Pariser Vertrages durch die Gortschakowsche Note auf das unangenehmste überrascht waren. Sie hatten wohl mit einem russischen Antrage auf Revision des Pariser Vertrages und seiner Annexe gerechnet, keineswegs aber mit der Möglichkeit, daß die russische Regierung sie vor eine vollendete Tatsache stellen würde. Fürst Gortschakow begleitete die Note mit verschiedenen Schreiben an die Vertreter der fremden Regierungen. Der Zar richtete ein besonderes Schreiben an König Wilhelm, und Gortschakow schrieb in bezug auf dieses an Bismarck: „Gestatten Sie mir, auch nicht den mindesten Zweifel an dem Erfolge der Démarche des Kaisers dem Könige gegenüber zu hegen noch auch dem energischen und loyalen Beistande, den Sie uns leisten werden .... Sie werden sich noch einmal überzeugen, daß wir Ihnen kein halbes Vertrauen schenken, und so vertraue ich mich Ihnen und Ihren Inspirationen an, biete Ihnen im voraus einen herzlichen Händedruck, den Sie wie ich im Sinne der Überzeugung auslegen werden (auf deutsch): „daß wir einander treu geblieben sind." — Bismarck war bekanntlich über die Wünsche Rußlands längst unterrichtet, aber die Gortschakowsche Note kam ihm unbequem früh, auch überraschte sie ihn durch ihr Kommen. Die stete Sorge des Grafen Bismarck war damals, Frankreich zum Frieden zu zwingen, ohne daß andere Mächte sich einmischten. Er sah voraus, daß die russische Aktion internationale Verhandlungen hervorrufen werde, und fürchtete, es könnte bei einer solchen Vereinigung zu internationalen Einverständnissen der neutralen Mächte zugunsten Frankreichs kommen. England hatte bereits mehrfach auf einen europäischen Kongreß angespielt, der die deutsch-französischen Angelegenheiten schlichten müsse, und auch Fürst Gortschakow hatte verschiedentlich ähnliches durchblicken lassen, möglicherweise, wie wir rückblickend sagen können, um einen Druck auf Bismarck im Sinne der russischen Wünsche ausüben zu können. Auf seine Frage ließ Gortschakow dem Kanzler des Norddeutschen Bundes antworten, er könne seine Aktion aus dem einfachen Grunde nicht mehr aufschieben, weil sie bereits in die Wege geleitet worden sei, worauf Bismarck antwortete, er bedaure das auch im Interesse Rußlands, denn er würde es nach dem Friedensschlusse mit Frankreich in weit wirksamerer Weise den neutralen Mächten gegenüber stützen können als jetzt, wo er sich selbst in Bindung durch die mannigfachsten Verhältnisse befände. Immerhin sagte der deutsche Kanzler der russischen Regierung nachdrücklichste Hilfe zu und beauftragte die Botschafter in London und Konstantinopel, alle russischen Wünsche in jeder Weise zu fördern.

Die russische Note rief in England eine Art Sturm hervor und zunächst Kriegsdrohungen. Der englische Botschafter in Petersburg bezeichnete die Note als eine Beleidigung der Königin und gab der Befürchtung Ausdruck, seine Pässe zurückverlangen zu müssen. Weniger bestimmt, aber sehr mißfällig und besorgt äußerte sich der Sekretär des Auswärtigen Amtes, Lord Granville. Er sprach sich in einem Telegramme an Bismarck empört über das willkürliche einseitige Verfahren Rußlands aus. England könne ein solches willkürliches Verfahren, das die Gültigkeit aller internationalen Verträge in Zweifel ziehe, nicht dulden. Es seien für die Zukunft Komplikationen zu befürchten. Bismarck sagte hierzu lächelnd an seine Umgebung: „Zukünftige Komplikationen! Parlamentsredner! sie getrauen sich nichts. Der Ton



Digitized by Google

liegt auf: zukünftig. Das ist die Art, wie man spricht, wenn man nichts zu tun gedenke. Nein, von denen ist nichts zu fürchten, wie vor 4 Monaten nichts von ihnen zu hoffen war."

Der deutsche Kanzler ließ sich auch nicht beirren, als die britische Regierung den Unterstaatssekretär des Auswärtigen, Lord Odo Russell, nach Versailles schickte, teils um die Absichten Bismarcks zu ergründen, teils um sie zu beeinflussen. Wie weit seine Instruktionen gegangen sind, ist nicht genau bekannt geworden, aber es wurde in einer Sitzung des britischen Parlamentes während der Londoner Konferenz ein bezeichnendes Licht darauf geworfen. Ein Parlamentsmitglied fragte den Premierminister Gladstone, ob es wahr sei, daß Odo Russell die Instruktion gehabt habe, die russische Aufrollung der Meerengenfrage zu einer Frage von Krieg und Frieden Bismarck gegenüber zu machen. Gladstone antwortete ausweichend und unklar und meinte schließlich: Wenn die Instruktionen auch nicht gerade dahin gelautet hätten, so habe doch Lord Odo Russell ohne Zweifel und mit Recht solche Mittel der Diplomatie Bismarck gegenüber angewendet, wie er sie für am zweckmäßigsten hielt. Tatsächlich ist allerdings wohl kaum anzunehmen, daß Russell Bismarck eine solche Alternative gestellt hat. Ich habe auch sonst keine Beweise dafür finden können, und Lord Odo Russell wird es wohl bei der Absicht gelassen haben. Einige gesprächsweise gefallene Äußerungen Bismarcks, wie sie nach Busch oben wiedergegeben worden sind, finden aber auch anderweitig ihre volle, ausführlichere Bestätigung. Danach hatte Russell von seiner Regierung die Instruktion erhalten: wenn irgend möglich den Beitritt des Norddeutschen Bundes zur Konvention vom 16. April 1856 zu erhalten. Die damit gemeinte Konvention ist die von Frankreich, Großbritannien und Österreich zur Garantie der Bestimmungen des Pariser Friedens beschlossene. Die drei Mächte garantieren solidarisch untereinander die Unabhängigkeit und Unverletzlichkeit des ottomanischen Reiches und betrachten jede Verletzung der Stipulationen als casus belli. Die britische Regierung hatte mit diesem Vorschlage naturgemäß die Absicht, das russisch-deutsche Einverständnis zu sprengen, denn jene Konvention wurde, wie wir im ersten Teile dieser Betrachtung gesehen haben, mit der Spitze gegen Rußland geschlossen. Als Bismarck das englische Ansinnen ablehnte und die Ablehnung damit begründet hatte, daß, abgesehen von dem Mangel eines deutschen Interesses daran, Deutschland nicht daran denke, sich an einer feindlich gegen Rußland gerichteten Konvention zu beteiligen, kam Russell mit der Frage, ob der Norddeutsche Bund dann nicht wenigstens für den Fall eines britisch-russischen Konfliktes neutral zu bleiben sich verpflichten wolle. Dieses Anerbieten lehnte Bismarck mit der Begründung ab: die Haltung Deutschlands in einem solchen Falle werde ganz von der jeweiligen Lage und dem Zeitpunkte abhängen. Auch hier abgewiesen, erklärte dann Russell, England müsse irgendwie ein Äquivalent für etwaige Zugeständnisse an Rußland haben, und das gleiche hielt der Staatssekretär des Auswärtigen, Lord Granville, dem deutschen Geschäftsträger in London, Grafen Bernstorff, unaufhörlich vor. Alles in allem hatte Fürst Gortschakow mit seiner Annahme Recht gehabt, daß dieses britische Kabinett nach keiner Hinsicht ein starkes Kabinett sei, sondern immer die Besorgnis seiner Stellung und damit der öffentlichen Meinung zum Leitmotive habe. Im Laufe des diplomatischen Hin- und Herredens und -Schreibens äußerte sich Graf Bernstorff u. a.

Digitized by Google

dahin nach Berlin: man sähe einmal wieder die absolute Hilflosigkeit Großbritanniens, wenn es nicht sich auf eine europäische Festlandgroßmacht stützen könne. Dies war auch in der Tat die Signatur der Lage. Hätte die britische Regierung eine Frage von Krieg und Frieden aus der Sache gemacht, so würde sie nichts anderes damit erreicht haben als offenkundiges europäisches Zutagetreten eben dieser Ohnmacht in Festlandangelegenheiten ohne eine Festlandgroßmacht als Helferin. Die einzig politisch in Betracht kommende Macht, Österreich-Ungarn, sah sich weniger denn je in der Lage, das ungeheure Risiko einer derartigen Politik und gar ihrer etwaigen Fortsetzung mit kriegerischen Mitteln einzugehen. Bismarck schrieb in jener Zeit an den Gesandten in Wien: Es werde nicht in Österreichs Interesse liegen, wenn es durch seine Haltung Deutschland bzw. den Norddeutschen Bund zwänge, zwischen Rußland und Österreich zu wählen. Die britische Regierung befand sich also in einer Zwangslage, um so mehr, als die Gortschakowsche Note, wie wir sahen, die abgeschlossene und unwiderrufliche Tatsache der russischen Lossagung von den einschlägigen Bestimmungen des Pariser Friedens über das Schwarze Meer enthielt. Lord Granville gab dann auch in seiner Antwortnote an Gortschakow dem Bedauern darüber Ausdruck, daß Rußland, anstatt bei den Signatarmächten eine Revision der Vertragsbestimmungen zu beantragen, diesen Vertrag einfach gebrochen habe. Es sei das ein schwerer Schlag gegen das internationale Ansehen der Heiligung und Unverletzlichkeit der Verträge überhaupt, und zur Sanktionierung des Vertragsbruches könne die britische Regierung sich nicht hergeben. Gortschakow konnte darauf antworten, daß schon verschiedentlich britische Minister die Unhaltbarkeit der Schwarzen Meerbestimmungen hervorgehoben hätten, daß diese Bestimmungen ferner wiederholt verletzt worden wären und daß der britischen Regierung wohl bekannt sein dürfte, daß eine russische Bitte um Revision nicht diejenigen Ergebnisse gehabt haben würde, welche Rußland unter allen Umständen erreichen mußte.

Die russischen wie die englischen Staatsmänner waren gleichermaßen, wenn schon von entgegengesetzten Standpunkten, beunruhigt und in Sorgen über Erfolg oder Mißerfolg der erwähnten Sendung Lord Odo Russells zu Bismarck. Dieser aber hatte vielleicht ein gewisses Interesse, auch nach außen hin als nicht im Schlepptau Rußlands zu erscheinen, und ließ nach Petersburg hin wissen, er, bzw. die deutschen Geschäftsträger in den Hauptstädten, besonders in London, würden alles tun, um die russischen Wünsche zu stützen, er erwarte aber auch, daß Fürst Gortschakow aufhöre, mit den leitenden Männern Frankreichs zu kokettieren und mit dem Gedanken eines europäischen Kongresses zur Festsetzung der deutsch-französischen Friedensbestimmungen öffentlich zu spielen.

Die Aufnahme der russischen Zirkulardepesche durch den leitenden Minister in Österreich, den Grafen Beust, war ähnlich wie in England. Graf Beust und seine Vertreter äußerten sich überrascht und empört und meldeten einen künftigen Protest an, worauf der russische Botschafter, Nowikow, seine Verwunderung hierüber ausdrückte und erklärte, daß Österreich ja selbst der russischen Regierung im Jahre 1867 ganz ähnliches angeboten habe. Graf Beust antwortete: er bedaure seine damalige Anregung außerordentlich, denn sie habe, anstatt die Beziehungen zwischen den beiden Mächten zu verbessern, sie lediglich verschlechtert. Das jetzt von der russischen

Digitized by Google

Regierung gewählte Mittel müsse hauptsächlich der Form nach als sehr bedauerlich bezeichnet werden. So war auch hier Ernstliches für Rußland nicht zu befürchten. Ebenso stand es mit der italienischen Regierung, welche in der Person Visconti Venostas die erste russische Eröffnung ohne besondere Erregung aufnahm, dann jedoch, nach Rücksprache mit dem britischen und österreichischen Vertreter, deren Haltung zum Maßstabe der eigenen nahm. Am meisten bestürzt war vielleicht die türkische Regierung, denn sie glaubte, es müsse zum Kriege kommen. Der Großwesir Ali Pascha empfing den russischen Geschäftsträger Stal mit den Worten: „Sie bringen uns also den Krieg". Erst nachdem der russische Geschäftsträger dem Großwesir auseinandergesetzt hatte, daß die Öffnung der Meerengen von Rußland nicht angestrebt werde, faßte er die Sache ruhiger auf. Fürst Gortschakow schrieb an Stal, daß die Haltung der Pforte von wesentlichstem Einflusse auf die der übrigen Mächte sein würde, abgesehen freilich von Preußen, welches durchaus auf dem russischen Wege marschiere. Dem General Ignatiew aber schrieb Gortschakow, es würde sein schönster Erfolg sein, wenn er es zu einem direkten Einverständnisse zwischen Rußland und der Pforte brächte. Diese Weisung ist wert, erwähnt zu werden, weil sie zeigt, wie die russische Politik neben dem Hauptziele ihrer damaligen Aktion: der Beseitigung der Schwarze-Meerbestimmungen auf Anbahnung eines Verhältnisses zur Türkei hinarbeitete, welches etwa dem entsprochen haben würde, auf dessen Boden der Vertrag von Unkiar-Iskelessi geschlossen worden war. Diese Pläne scheiterten freilich, und zwar wohl nicht zum wenigsten infolge der Arbeit und Aufmerksamkeit des englischen Geschäftsträgers in Konstantinopel, Sir H. Elliot. Dieser kennzeichnete das russische Vorgehen mit der Wendung, daß Rußland mit der einen Hand den Vertrag zerrisse und mit der andern eine neue Vereinbarung anbiete, die es offenbar nicht höher bewerten werde, als die nunmehr zerrissene. Der preußische Geschäftsträger in Konstantinopel, Graf Kayserling, erhielt die Weisung von Bismarck, dem Großwesir zu raten, er möge die Verständigung mit Rußland suchen.

Von eigenartigem Interesse ist ein Anerbieten, welches damals die Vereinigten Staaten der russischen Regierung machten. Der Sekretär des Auswärtigen, Hamilton Fish, wandte sich mit der Einleitung an den russischen Geschäftsträger in Washington, daß die Regierung der Vereinigten Staaten niemals den Pariser Vertrag und seine einzelnen Bestimmungen anerkannt habe. Es sei jetzt im Bereiche der Möglichkeit, ein russisch-amerikanisches Schutz- und Trutzbündnis zu schließen. Die Vereinigten Staaten würden dann eine Flotte in das Schwarze Meer senden. Die Gegenleistung Rußlands sollte in der Unterstützung der Vereinigten Staaten in der „Alabama"-Affäre bestehen. Dann würden, wie Fish sagte, die Amerikaner den Russen zeigen, daß sie nicht nur in Worten, sondern auch in Taten wahrhafte Freunde seien. Die russische Regierung nahm diesen Vorschlag skeptisch auf, obgleich auch die amerikanische Presse sich außerordentlich sympathisch für Rußland äußerte. Gortschakow nahm das Freundschaftsanerbieten mit Dank an, meinte aber dem russischen Geschäftsträger in Washington gegenüber, die amerikanischen Besprechungen seien zu unbestimmt, und man habe keinen Anlaß, für die Vereinigten Staaten die Kastanien aus dem Feuer zu holen.

Noch inmitten aller dieser Äußerungen und Gegenäußerungen schlug Bismarck die Einberufung einer Konferenz zur Regelung der Frage vor und als Ort derselben

Digitized by Google

St. Petersburg. Die russische Regierung schlug anstatt dessen London vor und hatte damit von ihrem Standpunkte wohl einen ähnlichen Zweck im Auge, wie Bismarck, als er Petersburg vorschlug. Von dieser seiner Absicht hatte Bismarck bereits Russell gegenüber Mitteilung gemacht und dessen Billigung gefunden.

Der österreichische Minister hauptsächlich war es gewesen, welcher die Konferenz in Petersburg lebhaft abgelehnt hatte. Es ist wohl anzunehmen, daß Bismarck mit der von ihm vorgeschlagenen Ortswahl noch eine weitere Absicht verfolgte, nämlich die Umgehung einer Schwierigkeit, die sich bei London eher zeigen würde. Frankreich war 1856 die politisch führende Macht gewesen, hatte den Neutralisationsartikel erfunden und eingeführt. Jetzt war die Dynastie nicht mehr vorhanden, das Regierungssystem war zerstört, die französischen Armeen waren geschlagen, die Hauptstadt sah sich durch deutsche Truppen eingeschlossen. Die leitenden Männer machten alle denkbaren Anstrengungen, um eine Einmischung der neutralen Mächte zu erreichen, und welche günstigere Gelegenheit konnte es dazu geben, als die Teilnahme eines französischen Bevollmächtigten an der geplanten Konferenz. Bismarck mochte denken, daß Petersburg ungefährlicher sein würde, weil Rußland in der Schwarze Meer-Frage von der Frage des Beistandes Preußens direkt abhing. Anders stand es mit Großbritannien, welches in Frankreich hinsichtlich der Konferenzfragen den alten Bundesgenossen von 1856 erblickte, außerdem aber die traditionelle Neigung hatte, den Sieger auf dem Festlande womöglich zu hindern und zu schwächen. Da auch Gortschakow, wie schon angedeutet, solche Wünsche im Grunde nicht fern lagen, so ergab sich ein sonderbares Spiel der Intriguen: Fürst Gortschakow ließ einen Brief an Bismarck gelangen, des Inhaltes, daß Lord Granville durch den Petersburger Botschafter die dortige Regierung sondiert habe, ob Rußland nicht willens sei, „etwas für den Frieden zu tun". Dieser Meinungsaustausch zerschlug sich an der Weigerung Rußlands, worauf nach einiger Zeit die britische Regierung bei Rußland anfragte, ob der Zar sich nicht in einem Briefe an König Wilhelm gegen die Einverleibung Elsaß-Lothringens ausgesprochen habe. Augenscheinlich wollte die britische Regierung hiermit das Mißtrauen Bismarcks gegen russische Absichten wecken. Nicht anders war es mit Österreich und Rußland, aber auch hier beeilte sich Gortschakow, die Kopie eines ablehnenden Schreibens an Bismarck zu schicken, welches er an den Grafen Beust gerichtet hatte.

Graf Bismarck machte es von vornherein zur Bedingung der Teilnahme eines preußischen Vertreters an der Konferenz, daß kein Wort dort gesprochen würde, was nicht unmittelbar mit der Abänderung der bekannten Artikel des Pariser Friedens und seiner Annexe in Verbindung stände. Wie erwähnt, war Bismarck der Zeitpunkt der Gortschakowschen Aktion zunächst unbequem, weil zu früh, erschienen. Nun, wo nichts mehr daran zu ändern war, drängte Bismarck durch die Botschafter in Petersburg, London und Konstantinopel und den Staatssekretär des Auswärtigen, v. Tiele, ungeduldig und unaufhörlich auf Beschleunigung, damit die Londoner Konferenz nicht doch noch zur Erörterung der deutsch-französischen Angelegenheiten benutzt würde. Lord Granville ließ auch Vertreter Frankreichs zur Teilnahme auffordern, und Jules Favre, der sich in Paris befand, ersuchte Bismarck um einen Passierschein, der ihm jedoch um des Zweckes seiner Reise willen verweigert wurde. Erst im letzten Stadium der Londoner Verhandlung erschien ein französischer Vertreter, der ohne Initiative irgendwelcher Art zu nehmen, den Abmachungen und Beschlüssen zustimmte.

Digitized by Google

Dem Grafen Bernstorff hat Bismarck die Weisung gegeben, die Sitzung sofort zu verlassen, wenn ein deutsch-französisches Thema von irgendeiner Seite berührt werden sollte. Dieser Befehl sicherte ohne weiteres gegen derartige Überraschungen von russischer Seite, denn Bernstorff war Hauptstütze und alleiniger aktiver Helfer der Russen in London. Lord Granville erklärte auf entsprechende deutsche Vorstellungen: er werde während der Sitzungen verhindern, daß Frankreichs Angelegenheiten zur Sprache kämen. Wenn jedoch nach Schluß der eigentlichen Sitzung die Franzosen davon anfingen, so sei er nicht in der Lage, etwas dagegen zu tun. Diese Antwort erhöhte die Ungeduld Bismarcks während der spitzfindigen Verhandlungen, die kurz nach Eröffnung der Konferenz ihren Anfang nehmen sollten.

Ich möchte nicht unterlassen, hier ausdrücklich noch darauf hinzuweisen, wie führend und treibend Graf Bismarck in jener Revision der Meerengenfrage gewesen ist, die für ihn nichts weiter bedeutete als ein politisches Mittel, und insofern, aber nur insofern, ein politisches Interesse. An und für sich war ihm die Art der Regelung der Meerengenfrage durchaus ohne Interesse. Es ist das, auch ganz allgemein betrachtet, ein politisch, wie diplomatisch, lehrreiches Beispiel, wie trotz sachlichen „Désinteressements" der politische Leiter einer Großmacht Mittelpunkt und treibende Kraft in der Erledigung einer europäischen Frage bilden kann, von allen gesucht und umworben und seinerseits alles in den Dienst einer Sache stellend, die mit der anderen Frage nicht das mindeste gemein hat.

Der russische Botschafter in London, Baron Brunnow, der, in Überschätzung der Energie der britischen Mißstimmung, sehr besorgt um den Ausgang der russischen Aktion war, auch eine derart zusammengesetzte Konferenz, und gar in London, für besonders unvorteilhaft hielt, trat bei seiner Regierung für die Berufung eines europäischen Kongresses ein, an dem unter allen Umständen Graf Bismarck teilnehmen müsse. Auch das ist ein Beweis für das Maß des russischen Vertrauens zu Bismarck und der Überzeugung, daß es ohne ihn „nicht ginge", daneben aber das Zeichen einer Vorsicht, oder eines Pessimismus, der in auffallendem Gegensatze zu der Bismarckschen Auffassung stand: die Russen wären viel zu bescheiden, und die englische Mißstimmung nicht ernst zu nehmen. — —

Tatsächlich besänftigte sich die englische Stimmung auch progressiv, und noch vor der Konferenz schrieb Brunnow seiner Regierung: man arbeite einträchtig zusammen, „la controverse du passée est fermée". Auch das war der Haltung Bismarcks, daneben natürlich dem Ausfalle Frankreichs als englischen Bundesgenossen gegen Rußland zu danken. Bismarck hatte durch Bernstorff in London wiederholt als seinen Wunsch aussprechen lassen, man möge sich nicht mit Ereignissen der Vergangenheit befassen.

Was die Haltung Österreichs anlangt, so ist auch heute noch nicht ohne Interesse, daß vor Zusammentritt der Konferenz Graf Beust Lord Granville vertraulich vorschlug, unter Ausschluß Preußens und Rußlands eine Kommission von Vertretern der Mächte in Konstantinopel zusammentreten zu lassen, um die „Garantien" festzulegen, welche an die Stelle der Neutralisation des Schwarzen Meeres zu treten hätten. Österreich versuchte damit also eine geschlossene Majorität für die Konferenz

Digitized by Google

zustande zu bringen, und Graf Beust hatte möglicherweise Absichten, die über die Frage der Meerengen und des Schwarzen Meeres weit hinausgingen. Lord Granville lehnte aber ab, der Plan blieb unausgeführt, erregte aber nach seinem Bekanntwerden in Rußland lebhafte Erbitterung.

Ein „Äquivalent" für eine Aufhebung der Neutralisation des Schwarzen Meeres verlangte insbesondere auch die Hohe Pforte. Sie verlangte, daß „die Schlüssel" der Meerengen ohne Einschränkung wieder in die Hände des Sultans gelegt würden oder aber, ohne die Festlegung von Ausnahmefällen, die Geschlossenheit der Meerengen unter allen denkbaren Verhältnissen festgelegt und anerkannt werde. Die erste Lösung hielten die Staatsmänner der Pforte aber für die weniger günstige, da die Pforte dann fortwährenden Forderungen von Mächten und im Anschlusse daran Mißhelligkeiten ausgesetzt sein würde. — Die russische Regierung teilte Bismarck vertraulich mit, daß sie auch für unbeschränkte Öffnung der Meerengen zu haben sei. Auch Brunnow wurde für alle Fälle mit dieser Instruktion versehen, aber auch vertraulich, um Großbritannien und die Pforte nicht mißtrauisch zu machen; denn, wie Gortschakow schrieb: „nichts wurde dem Sultan unangenehmer sein, als zu sehen, daß die Flotten aller Nationen vor den Mauern seines Palais spazieren führen, sans qu'il ait un mot à dire". — Granville erklärte sich dafür, daß die Pforte das Verfügungsrecht über die Meerengen erhielte, und Österreich verlangte Schließung der Engen „avec droit d'appel au secours"; ein Prinzip, das also gegen Rußland sich richten sollte. Das österreichische Kabinett nahm ohne weiteres an, daß Rußland als einziger bedrohlicher Gegner für die Türkei in Betracht kommen könne. Außerdem setzte der Wortlaut dieses österreichischen Vorschlages eine Unabhängigkeit der Entschließungen der Pforte voraus, die diese nicht besaß. Die Seemächte, welche in das Marmarameer oder in das Schwarze Meer hineinwollten, konnten jederzeit der Pforte einen „appel au secours" aufnötigen. Dieser Perspektive verschloß sich Rußland ebensowenig wie die Türkei. — Um dieselbe Zeit wurde der österreichische Plan bekannt, auf der Konferenz die Errichtung einer Flottenstation für alle Mächte im Schwarzen Meere, etwa zu Sinope, zu befürworten.

Der Botschafter der Pforte zu London, Mussurus Pascha, erhielt — im großen und ganzen — die folgenden Instruktionen: Die Pforte stände am günstigsten der Aufrechterhaltung des status quo im Schwarzen Meere gegenüber. Wenn dieser aber nicht möglich sei, so müsse die Pforte ein Äquivalent verlangen und zwar volle Aktionsfreiheit hinsichtlich der Meerengen und somit Befreiung von den betreffenden Bestimmungen der Konvention von 1841. Der Sultan halte den Verschluß der Meerengen „in Friedenszeiten" aufrecht, behalte sich aber vor, ausnahmsweise und zeitweise die Meerengen den Schiffen und Geschwadern zu öffnen, wenn er es für nötig hielte, ohne irgendeiner der Mächte die geringste Rechenschaft darüber zu schulden. Anlegung von Flottenstationen im Schwarzen Meere durch und für die Westmächte wies der Sultan unter allen Umständen von der Hand. Ebenso hatte Mussurus Pascha jeden Vorschlag auf der Konferenz mit allen Mitteln zu bekämpfen, der darauf ausging, aus den Gewässern, „welche das Schwarze Meer mit dem Archipele verbinden", ein mare liberum zu machen. — Schon hier zeigt sich, beim Vergleiche mit den vorher erwähnten türkischen Anschauungen, daß eine absolute

Digitized by Google

Einheitlichkeit nicht bestand. Das zeigte sich im Laufe der Konferenz noch stärker und trug erheblich zur Verlangsamung der Verhandlungen bei.

Kurz vor Zusammentritt der Konferenz faßt Brunnow in einem Schreiben die Hauptschwierigkeiten folgendermaßen zusammen: „Die Schwierigkeiten der Öffnung der Meerengen werden wieder auf der Tagesordnung erscheinen, sie sind zweifacher Natur. Erstens liegen sie in dem ausgesprochenen Widerwillen des Sultans, und hinter diesen verschanzt sich Granville. Zweitens liegen sie in einem unausgesprochenen Motive, nämlich in dem angeborenen Gefühl der Eifersucht und des Mißtrauens, mit welchem England die Durchfahrt der Meerengen sich einem russischen Geschwader öffnen sähe, das den Bosporus und die Dardanellen passierte, um in den Archipel zu gelangen. Diese Auffassung des Londoner Kabinettes stellt sich der Öffnung als unübersteigliches Hindernis entgegen". — Das wurde dann auch der Grund, daß der russische Bevollmächtigte die Öffnungsfrage auf der Konferenz nicht aufrollte. —

Langwieriges diplomatisches Hin und Her verursachte die Abfassung der Einleitung und Eröffnung der Konferenz durch Lord Granville, in der auch eine Art Begründung des Zusammentrittes der Konferenz zu geben war. Granville brachte darin zum Ausdrucke, es sei „pour le droit des gens" erforderlich, daß die Mächte erklärten, etwaige spätere Abänderungen nur gemeinsam zu beschließen. Das richtete sich naturgemäß gegen die Ergebnisse eben der russischen Handlungsweise, welche zu der Konferenz geführt hatten, und der russische Bevollmächtigte glaubte, eine derartige Erklärung aus eigener Befugnis nicht unterschreiben zu dürfen. Gortschakow hatte jedoch nichts dagegen; der englische Gedanke war ihm nicht neu. Schon vorher hatte er sich dahin ausgesprochen, es sei keineswegs nötig, daß Rußland widerspreche oder durch irgendeinen Akt seine Mißbilligung zu erkennen gebe, wenn die Einseitigkeit des russischen Vorgehens in der Aufhebung der Bestimmungen über das Schwarze Meer indirekt getadelt würde. Derartige Bemerkungen hätten keine rückwirkende Kraft, beeinträchtigten also die russische Aktion nicht, während anderseits für die Zukunft Rußland genau dasselbe Interesse wie die anderen Mächte an der Festigkeit der gemeinsamen Verpflichtung hätte. Der russische Minister war sich im übrigen nicht darüber im Unklaren, daß die britische Regierung, und besonders in Ansehung der bevorstehenden Parlamentsperiode, einer derartigen tadelnden und bevormundenden Wendung der öffentlichen Meinung gegenüber bedurfte. Lord Granville versprach außerdem dem russischen Botschafter, daß er eine Aufrollung der Frage, ob die Zahl der russischen Kriegschiffe im Schwarzen Meere in Zukunft zu begrenzen sei, nicht zulassen werde. Dem Anscheine nach ist derartiges von Österreich geplant worden, wie Österreich überhaupt eine schärfere Fassung jener Einleitungserklärung wünschte. Gortschakow schrieb, man habe auch Bismarck fälschlich ähnliche Absichten zugetraut, dieser hätte aber im Gegenteil den Grafen Bernstorff angewiesen, sich auf der Seite des russischen Botschafters zu halten. Als dann endlich die Konferenz eröffnet wurde, lauteten die fraglichen Wendungen des Lord Granville: „Die Einmütigkeit, mit der die Konferenz von allen Mächten angenommen worden ist, liefert einen eklatanten Beweis ihrer Anerkennung, daß es ein wesentlicher Grundsatz des menschlichen Rechtes ist, daß keine von ihnen sich von den Verpflichtungen eines Vertrages lösen, noch die Stipulationen ändern kann, außer infolge der Zustimmung der vertrag-

Digitized by Google

schließenden Parteien auf dem Wege einer freundschaftlichen Verständigung." So hatte denn auch England seine Genugtuung. Rußland hatte seine tadelnde Zensur erhalten, die es aber gerne in Kauf nahm, weil sie nichts als Worte bedeutete und Rußland für spätere Zeiten insofern auch formal rehabilitierte, als die russische Regierung sich, ohne auf eigene Fehltritte hingewiesen werden zu können, nach Pflicht und Recht beschweren konnte, wenn nach 1871 eine andere Macht das etwa versuchen wollte, was Rußland vorher erfolgreich versucht hatte, nämlich einseitige Änderung des Vertrages. —

Gleichwohl befand sich die englische Regierung der öffentlichen Meinung gegenüber noch immer in ernsten Sorgen. Wie Zeitungsberichte aus jener Zeit zeigen, war die Opposition eifrig tätig unter Disraelis's Führung, um es als schmachvoll hinzustellen, daß Großbritannien, ohne zum Schwerte zu greifen, auf einen wesentlichen Teil der Errungenschaften des glorreichen Krimkrieges verzichte. Wie solle denn nach Erfüllung der russischen Wünsche die Integrität der Türkei noch gesichert werden! — Infolgedessen hat Granville wohl noch zuletzt, und zwar mit Österreich, versucht, ein neues Moment in die Frage einzuführen, ein Moment, dessen wir schon gedachten. Wie erinnerlich ist, war 1856 das französische Prinzip das der Neutralisation des Schwarzen Meeres. Frankreich fiel bei den Beratungen jetzt aus, und deshalb hauptsächlich hatte man nicht ernstlich daran gedacht, die russische Aktion mit Krieg zu beantworten. Vielleicht aber — so dachte die englische Regierung eine Zeitlang — ließe sich das andere Prinzip jetzt einführen, nämlich das des sogenannten Gleichgewichtes im Schwarzen Meere. Trotz aller vorherigen Versprechen scheint Granville bis zum letzten Augenblicke hierauf zurückgekommen zu sein, nämlich auf die österreichische Idee einer internationalen Flottenstation im Schwarzen Meere, deren Belegung den jeweiligen russischen Streitkräften eben dort das Gleichgewicht hielte. Lord Granville setzte sich noch nach Eröffnung der Konferenz mit Baron Brunnow in Verbindung, um dessen Zustimmung zu erreichen. Brunnow erklärte den Plan aber für durchaus unzulässig, weil seine Ausführung mit den Bestimmungen des Pariser Friedens im Widerspruch stehen würde. Dieses „maritime Picknick" bedeute, unter der Maske einer Schutzmaßnahme, tatsächlich die militärische Besetzung türkischen Gebietes und verletze damit das Prinzip der Unabhängigkeit der Türkei. Diesem Argumente konnte sich der englische Minister des Äußeren nicht verschließen. Der türkische Bevollmächtigte erklärte dem Baron Brunnow, auch er habe sich nach seinen Instruktionen dem Flottenstationsgedanken unter allen Umständen zu widersetzen.

Unmittelbar im Anschlusse an diese vertraulichen Verhandlungen begann die Redaktion der Hauptartikel der zu erzielenden Konvention. Es ist leider unmöglich, den teilweise sehr komplizierten Gang dieser Verhandlungen hier zu verfolgen, und wir müssen uns deshalb darauf beschränken, zunächst das Gesamtergebnis zusammenzufassen und dann auf einige besonders interessante und entscheidende Punkte, nebst deren Entwicklungsgeschichte, hinzuweisen:

Artikel 1. Die Artikel 11, 13 und 14 des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 und ebenso die zwischen der Hohen Pforte und Rußland geschlossene Sonderkonvention werden für ungültig erklärt und durch den folgenden Artikel ersetzt:

Digitized by Google

Artikel 2. Das Prinzip der Schließung der Meerengen, der Dardanellen, wie es durch die Sonderkonvention vom 30. März 1856 festgelegt worden ist, bleibt aufrechterhalten mit der Möglichkeit für Seine Majestät den Sultan, die genannten Meerengen in Friedenszeiten für Kriegsschiffe der befreundeten und verbündeten Mächte in dem Falle zu öffnen, wo die hohe Pforte es zur Sicherung der Durchführung der Stipulationen des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 für notwendig hielte.

Artikel 3. Das Schwarze Meer bleibt wie bisher für die Handelsflotte aller Nationen offen.

Artikel 8. Die hohen vertragschließenden Parteien erneuern und bestätigen alle Stipulationen des Vertrages vom 30. März 1856, ebenso wie seine Annexe, soweit sie nicht durch den gegenwärtigen Vertrag aufgehoben oder geändert worden sind.

Artikel 1 dieses Vertrages erfüllt die russischen Wünsche, bzw. gibt die internationale Sanktion des einseitig getanen russischen Schrittes. Wie vorher vereinbart, wurde dieser Punkt überhaupt nicht diskutiert. Der Artikel 2 dagegen wurde zum Steine des Anstoßes, und mehr als einmal stand seinetwegen die Konferenz vor dem Scheitern. Es handelte sich darum, an Stelle der Neutralisation des Schwarzen Meeres, an Stelle des Gedankens einer internationalen Flottenstation bei Sinope einen Modus hinsichtlich der Meerengen zu finden, der den Westmächten und Österreich-Ungarn eine genügende Garantie böte, außerdem der Hohen Pforte annehmbar wäre. Die anfängliche Forderung von Mussurus Pascha, daß der Sultan das Recht haben sollte, die, für gewöhnlich geschlossenen, Meerengen den Kriegschiffen befreundeter und verbündeter Mächte (puissances amies et alliées) zu öffnen, wurde in dieser Allgemeinheit von der Konferenz zurückgewiesen. Anstatt dessen wurde von Granville bei dem ersten Entwurfe dieses Artikels die Wendung eingefügt:

Der Sultan habe das Recht, unter gewissen Umständen, besonders dann, wenn seine Sicherheit es erheische, die Meerengen vorübergehend den Kriegschiffen der Nichtufermächte (puissances non riveraines) zu öffnen. Nach einigem Widerspruche stimmte Brunnow zu, und diese Zustimmung wurde für ihn eine Quelle des Verdrusses und der Fehlschläge. Er hatte zunächst versucht, Lord Granville zur Annahme der türkischen Wendung zu bewegen, aber ohne Erfolg, und schließlich glaubte Brunnow zustimmen zu müssen, um nicht dem österreichischen Vorschlage (der Flottenstation) die Wege zu bahnen. Granville behauptete, es sei die einzige Möglichkeit, um die öffentliche Meinung in England zu beschwichtigen, und Brunnow berichtete dementsprechend nach Petersburg, von wo er dann auch die Zustimmung erhielt. Nachher stellte sich freilich heraus, daß man sich mißverstanden hatte. Der Ausdruck „Nichtufermächte" war ohne nähere Bezeichnung der Ufer gewählt worden und mußte sich dem äußeren, wörtlichen Zusammenhange nach auf die Meerengen beziehen. „Nichtuferstaaten der Meerengen" waren aber alle Mächte ohne Unterschied, mit Ausnahme der Türkei selbst, welche Herrin der beiden Meerengenufer war. So aufgefaßt, hätte der Artikel also besagt, die Türkei dürfe, wenn sie sich in Gefahr befände, die Schiffe aller Mächte durch die Meerengen hindurchlassen, nur nicht die eigenen. Das war sinnlos und wurde von Brunnow ohne Hintergedanken hingenommen, als eine bedeutungslose Phrase. In Petersburg kam man, freilich erst zu spät, dahinter, daß die Wendung der „Nichtufermächte" sich auf das Schwarze Meer beziehen sollte, jedenfalls in der Praxis dahin von den anderen Mächten gedeutet werden würde. Dann aber richtete sich die Wendung „Nichtufermächte" lediglich gegen Rußland, denn Rußland war die einzige Ufermacht am Schwarzen

Digitized by Google

Meere, außer der Türkei. Die Türkei durfte danach alle Mächte zu ihrer Hilfe in die Meerengen rufen, nur nicht Rußland. Der türkische Bevollmächtigte erhob sofort lebhaften Widerspruch gegen diesen Wortlaut, einmal weil die Pforte fürchtete, dadurch mit Rußland in ein unmögliches Verhältnis zu kommen, dann wegen der zwangsweisen Beschränkung, die darin für die Souveränität der Pforte enthalten sei. Der türkische Bevollmächtigte erhielt die Weisung, auf Parität in der Behandlung der Westmächte und Rußland zu dringen. Der russische Zar ließ Brunnow dasselbe sagen. Wenn Brunnow und Mussurus die Parität nicht erreichen könnten, so müsse die Konferenz vertagt werden. Der Zar war besonders erregt, weil das Versehen nicht geschehen wäre, wenn man seine Anweisungen befolgt hätte. Auf den damaligen Bericht Brunnows hatte nämlich Gortschakow seiner Depesche den Satz eingefügt:

„Unterzeichnen Sie, ohne noch einmal hierher zu berichten." Der Zar hatte neben diese Depesche geschrieben: „Die letzten Worte sind zu streichen." Gortschakow hatte sie aber nicht gestrichen, sondern erst in einem nachfolgenden Telegramm entsprechende Weisungen an Brunnow gegeben. Diese Weisungen kamen aber zu spät, und Brunnow hatte bereits gezeichnet. Infolgedessen waren nun die Schwierigkeiten groß, und für Rußland wurde der Zustand besonders deshalb unbehaglicher, weil Bismarck ungeduldig drängte, man möge sich nicht mit Wortklaubereien aufhalten. Dazu kam, daß Brunnow, zu Unrecht, glaubte, die Türken trieben doppeltes Spiel, und dem türkischen Bevollmächtigten deshalb mit Mißtrauen begegnete. Es war das einer der vielen Fehler, welche der russische Bevollmächtigte beging. Er hätte im Verein mit dem türkischen Bevollmächtigten, wozu dann noch der preußische kam, ein erhebliches Mehrgewicht besessen. — Fürst Gortschakow betrachtete die Frage dagegen nicht als so wichtig, wenn er gleich eine Abänderung dringend wünschte. Er schrieb u. a.: „Wird in Wirklichkeit jene Wendung des Artikels 2 den Sultan verpflichten, die Nichtuferstaaten zu Hilfe zu rufen? es sind keine von unserer Seite kommenden Gefahren oder von uns hervorgerufenen Gefahren, die den Sultan in diese Notwendigkeit versetzen könnten. Er würde also in der Wahl seiner Bündnisse, welche er im Interesse seines Reiches liegend glaubte, nicht beschränkt sein. Die Macht der Tatsachen wird immer über die interessierten und kleinlichen Manöver einer rachsüchtigen und böswilligen Diplomatie den Sieg davon tragen. Das Hindernis, welches der Artikel 2 schafft, würde eintretendenfalls sich als Kartenhaus erweisen." —

Um den russischen und den türkischen Widerstand zu beseitigen, wurde dann eine ganze Reihe von verschiedenen Vorschlägen gemacht, so z. B. der Zusatz „des Schwarzen Meeres". Brunnow war damit einverstanden und berichtete demgemäß nach Petersburg, der Zar protestierte aber dagegen, und Gortschakow meinte, er verstände diesen Zusatz nicht: „Ist er wertlos, so ist er unnütz. Verbirgt er aber einen Hintergedanken, so weisen Sie ihn zurück, wir sind ja genügend als „Nichtuferstaaten" bezeichnet . . . . Granville wird zu anmaßend. Wenn Sie es besser wissen, so erklären Sie sich nach Ihrer Auffassung. Der Kaiser hat Vertrauen auf Ihren Takt, und es liegt Seiner Majestät hauptsächlich daran, daß die Sache so schnell wie möglich zu Ende kommt." Daraufhin gab Brunnow tatsächlich seine Zustimmung, während die türkische Regierung und der türkische Bevollmächtigte nach wie vor protestierten. Die Pforte bestand darauf, daß „Nichtuferstaaten" durch

Digitized by Google

„befreundete Mächte" ersetzt würde. Gegen die Türkei waren alle anderen Mächte geschlossen, eine Tatsache, aus der allein schon Brunnow seinen Fehler hätte ersehen können. Nur der deutsche Staatssekretär des Auswärtigen äußerte dem russischen Botschafter zu Berlin gegenüber, er begriffe nicht, weshalb Rußland sich der von den Türken befürworteten Wendung widersetzte, da sie doch nur gewählt sei, um Rußland nicht zu verletzen. An den Bericht des russischen Botschafters schrieb der Zar die an Gortschakow gerichtete Randbemerkung: „Sie kennen meine Meinung über diese unglückliche Redewendung. Sie ist von den anderen angenommen worden, und ich beklage es. Ich habe nur widerwillig zugestimmt, damit die Hauptfrage so schnell wie möglich zu unseren Gunsten erledigt werde." Inzwischen wurden von der Konferenz eine Reihe neuer Bestimmungen über die Donauschiffahrt und die Donaukommission getroffen, wobei den englischen Wünschen bis zu einem gewissen Grade Rechnung getragen wurde, so daß die britische Regierung dem Parlamente mit dem gesuchten „Äquivalent" gegenübertreten konnte. Hinsichtlich der Meerengen blieb aber die Sache auf dem alten Fleck, denn Mussurus Pascha erklärte, daß die Pforte lieber den status quo ante hinnähme, als die Wendung von den „Nichtufermächten". Auch von russischer Seite wurde nun wieder auf Lord Granville eingewirkt und ihm nahegelegt, jenen unglücklichen Ausdruck, der übrigens wohl österreichischen Ursprunges war, fallen zu lassen. Anstatt dessen sollte die auch nicht eben neue Wendung von der „Erhaltung der Integrität und Unabhängigkeit der Türkei" eingeschaltet werden.

Als noch hierüber verhandelt wurde, kam die stilistische Rettung aus Konstantinopel. Von dort schlug nämlich der italienische Gesandte, Graf Barbolani, eine Wendung vor, die nur allgemein zum Ausdrucke bringen sollte, daß die Pforte die Meerengen den Flotten befreundeter und verbündeter Mächte öffnen könne, wenn es notwendig sei, die Ausführung, Durchführung des Vertrages vom 15. April 1856 zu garantieren. Diese Lösung erregte allgemeines Wohlgefallen, nur nahm man am Datum des 15. April Anstoß. Denn das an diesem Tage geschlossene Abkommen enthält die gegenseitige Verpflichtung Frankreichs, Großbritanniens und Österreichs, in dem sie sich solidarisch die Unabhängigkeit und Integrität des ottomanischen Reiches garantieren und jede Verletzung der Stipulationen des Pariser Vertrages als casus belli betrachten würden. Es erscheint nicht unmöglich, daß Graf Barbolani, bzw. der Premierminister Visconti Venosta, die Daten einfach verwechselt hatte und anstatt dieses Sondervertrages, dessen Inhalt lediglich eine geharnischte Drohung gegen Rußland bildete, den eigentlichen Pariser Vertrag und seine Annexe, vom 30. März, gemeint hatte. Jedenfalls erregte aber die Nennung des Abkommens vom 15. April Mißstimmung und Mißtrauen in Rußland. Man erblickte in dem von Italien vorgeschlagenen Satze wieder eine feindliche Spitze, insbesondere eine öffentliche Kennzeichnung, wie sie Rußland sich nicht gefallen lassen könne. Die Eröffnung des britischen Parlamentes nahte aber immer mehr heran, Lord Granville wurde immer beflissener, die Sache möglichst bald zu Ende zu bringen. So wurde dann in jener Formel der 15. April durch den 30. März ersetzt, und es kam als tatsächlicher Wortlaut jenes Artikels, wie oben bereits angeführt, zustande: „mit der Befugnis für Seine Majestät den Sultan, die genannten Engen in Friedenszeiten

Digitized by Google

den Kriegschiffen befreundeter und verbündeter Mächte zu öffnen, in dem Falle, wo die Hohe Pforte es zur Durchführung der Stipulationen des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 für notwendig erachten sollte." Am 13. März 1871 wurde dann nach zweimonatelangem Tagen der Konferenz, vier Monate, nachdem die internationalen Verhandlungen und Meinungsaustausche auf Anregung Rußlands begonnen hatten, die Londoner Konvention unterzeichnet.

Überblickt man die Tätigkeit der einzelnen Bevollmächtigten, auch ihrer Regierungen, während dieser Zeit, so waren nur zwei vorhanden, die immer zielbewußt und klar blieben, nämlich der Norddeutsche Bund, nachher das Deutsche Reich, und die Türkei. Der deutsche Bevollmächtigte hatte von Bismarck die Marschroute erhalten, in allen das eigentliche Thema betreffenden Fragen die russischen Wünsche rückhaltlos und energisch zu unterstützen, im übrigen den Gang der Verhandlungen nach Möglichkeit zu beschleunigen und schließlich, unter allen Umständen zu verhindern, daß über deutsch-französische Fragen gesprochen werde. Diese Marschroute war klar und fest, aber nach jeder Richtung hin gebunden und zu einer Führung nicht bestimmt. Die Türkei wußte ebenfalls genau, was sie wollte, und setzte dieses auch durch dank der Klugheit des Großwesirs Ali Pascha und der Energie von Mussurus Pascha. Während der Konferenz seufzte und schalt alles über den obstinaten Türken und, wie wir sahen, imputierte ihm Brunnow hinterlistigste Doppelpolitik, während die Türken es doch schließlich gewesen sind, welche durch ihre zielbewußte Hartnäckigkeit nicht nur ihre, sondern auch die russische Position, zeitweise gegen russischen Widerstand, gerettet haben. Der greise Botschafter Baron Brunnow, der schon dreißig Jahre vorher, ebenfalls als Botschafter in London, die Konvention von 1841 abschloß, war trotz seiner langen Erfahrung, wohl infolge seines hohen Alters, den an ihn gestellten Anforderungen nicht mehr gewachsen. Das zeigte hauptsächlich auch sein Mangel an promptem Verständnis in der Angelegenheit der „Nichtuferstaaten". Der Zar soll wenig zufrieden mit seiner Leistung gewesen sein, um so mehr, als der Hauptzweck der russischen Aktion, die Annullierung der Neutralisations- usw. Bestimmungen, schon durch die vorbereitenden Verhandlungen und die damals durch Gortschakow erreichte Stellungnahme Preußens erreicht war. Baron Brunnow aber, der, wie oben erwähnt wurde, anfangs sehr pessimistisch über den Ausgang der Konferenz gedacht hatte, schrieb voll Freude an Gortschakow: „Das Ergebnis, das muß man sagen, hat alle meine Hoffnungen übertroffen. Als die Verhandlungen begannen, befanden sich Preußen und Frankreich im Kriege. Niemand konnte voraussehen, daß die Repräsentanten der beiden Mächte schließlich, am selben Tische sitzend, die Konvention unterzeichnen würden". — Dem Grafen Bernstorff schrieb Brunnow unmittelbar nach der Unterzeichnung einen Brief, in dem der Satz vorkam: „. . . Daß die Sache überhaupt zustande gekommen ist, ist Ihnen einzig und allein zu verdanken." Der Zar aber sagte dem deutschen Botschafter in St. Petersburg, es sei ihm ein Berg von der Seele genommen worden, und anderweitig wurde zum Ausdrucke gebracht: „À quel point Sa Majesté s'est réjouie de cette nouvelle preuve de l'intimité existante entre les deux empires."

Neben diesen Äußerungen russischer Erkenntlichkeit zeigten sich aber schon die Keime anderer Gefühle, und auf deutscher Seite beklagten sich Geschäftsträger und Regierung darüber, daß unmittelbar nach Erreichung des Erfolges die Liebenswürdig-

Digitized by Google

keit des Fürsten Gortschakow verschwunden sei und die deutsche Hilfe in der offiziösen russischen Presse überhaupt keine Erwähnung gefunden habe.

Die Ratifizierung der Konvention durch Rußland fand am Jahrestage des Pariser Vertrages statt. Nach gleichzeitigen Berichten wurde der Tag in Petersburg als großes Fest gefeiert.

Werfen wir noch einen Blick auf den umstrittenen Artikel 2 der Konvention, so steht außer Zweifel, daß trotz der liebenswürdigen italienischen Umkleidung die Spitze gegen Rußland gerichtet blieb, denn welche Macht konnte sonst in Friedenszeiten „eine Verteidigung der Stipulationen des Vertrages von 1856" notwendig machen? Die überaus vieldeutige Phrase „in Friedenszeiten" wurde von keiner Seite beanstandet, obgleich nicht ersichtlich ist, wie weit oder wie eng der Begriff gezogen werden soll. Da diese Bestimmung sozusagen die Hohe Pforte zum Subjekt hat, jedenfalls so tut, als ob sie es hätte, so müßte sich das „in Friedenszeiten" eigentlich auch auf sie beziehen. Es wären also Friedenszeiten, wenn die Pforte mit keiner Macht im Kriege läge, aber irgendeine Kombination anderer Mächte im Kriege miteinander wäre, und diese Kombination, bzw. dieser Krieg, der Pforte die in der Konvention angedeutete Lage scheinbar oder wirklich aufnötigte. Wenn aber eine Macht oder mehrere Mächte das „in Friedenszeiten" auch auf sich bezögen und, wenn sie sich im Kriege befänden, damit den ganzen Artikel als nicht für die Lage zutreffend erachteten, würden sie ohne weiteres in die Dardanellen einlaufen können, weil im Kriege die Bestimmung hinfällig wäre. Das geht aus dem Anfang des Artikel 2 hervor, der von der Aufrechterhaltung des Prinzips der Schließung der Meerengen spricht, so, wie es durch die Separatkonvention vom 30. März 1856 aufrechtzuerhalten, daß, „solange die Pforte sich im Frieden befindet, Seine Majestät kein fremdes Kriegschiff in die Meerengen hineinlassen wird". An Stelle der Wendung: „Solange die Pforte sich im Frieden befindet" trat 1871 also das ganz allgemeine „in Friedenszeiten". „In Kriegszeiten", der Ergänzungsbegriff, würde also ebenso vielseitig sein wie der erstere. In gewisser Weise hatte also Fürst Gortschakow sehr recht, als er sagte, vor der Gewalt der Tatsachen würden alle diese ausgeklügelten Bestimmungen wie Kartenhäuser zusammenstürzen. Er hätte nur hinzusetzen müssen, daß jene Gewalt der Tatsachen auf der Machtfrage beruhe. Es ist merkwürdig, daß die aus der Meerengenfrage mit allen ihren Verästelungen doch so leicht herauszuschälende Machtfrage in der politischen und diplomatischen Literatur und ebenso in dem diplomatischen Schriftwechsel jener Zeit niemals deutlich zum Ausdrucke gebracht ist. Nur in einem Timesartikel, der kurz vor dem Zusammentritte der Konferenz erschien, wird in dem Satze darauf angespielt: „Rußland ist keine Seemacht und wird es schwerlich werden." Deshalb, so meint die „Times": „There is no wish to maintain restrictions on Russia, which are merely humiliating and not absoluteley necessary for the peace of Europe!"

Zum Artikel 1 der Konvention ist zu bemerken, daß dieser zwar die Neutralisierungsartikel und die russisch-türkische Konvention über die Stärke und Zahl der leichten Schiffe im Schwarzen Meere ungültig machte, jedoch alle anderen Bestimmungen des Pariser Friedens bestehen ließ, auch die vorher erwähnte Konvention vom 15. April.

Digitized by Google

Faßt man zusammen, so muß man der Bismarckschen Ansicht beipflichten, daß die Russen mehr hätten erreichen können, als sie erreichten. Ein energischerer Staatsmann als Bevollmächtigter hätte gegenüber der schwankenden englischen Regierung und dem sich nach keiner Seite stark fühlenden Österreich, unterstützt von Preußen und der Türkei, voraussichtlich die Führung die ganze Zeit behalten können.

Die Vorsicht des Barons Brunnow ging so weit, daß er sogar ganz darauf verzichtete, eine Bestimmung zu erneuern, die er 1841 durchgedrückt hatte, nämlich die Berechtigung Rußlands, Schiffe und Fahrzeuge für den diplomatischen Dienst im Piräus vom Schwarzen Meere aus rekrutieren zu dürfen. Aus Besorgnis, damit vielleicht das Ganze zu verderben, tat Brunnow dieser Sache gar keiner Erwähnung, und als nicht lange nach dem Abschluß der Konvention der russische Marineminister ein Schiff aus dem Schwarzen Meere nach dem Piräus schicken wollte, erhob Baron Brunnow selbst kategorischen Einspruch, weil es eine Verletzung der Konvention bedeuten würde.

Das und anderes waren aber verhältnismäßige Kleinigkeiten, die neben der russischen Freude über den Erfolg nicht in Betracht kamen. Die demütigenden Bestimmungen von 1856 hatte Rußland endlich abschütteln können, und eine neue Zukunft eröffnete sich wieder für die russische Flotte auf dem Schwarzen Meere. Späterhin hat man vielfach in Rußland, und besonders ist das auch von französischen Schriftstellern geschehen, die Ergebnisse der Londoner Konvention als für Rußland nebensächlich, jedenfalls als ganz unvergleichbar mit der Größe des Dienstes bezeichnet, den Rußland durch seine wohlwollende Neutralität Preußen-Deutschland leistete. Der europäischen Öffentlichkeit liegt die politische Geschichte des siebziger Krieges ohne Zweifel viel näher, als die Geschichte der Meerengenfrage. Überblickt man diese aber und besonders während der zuletzt geschilderten Phase, beachtet man, daß seit 1856 die Politik des russischen Reiches ausschließlich auf Beseitigung jener Konvention, unter günstigen Umständen, gerichtet war und schon vor 1870 Preußen als zukünftiger Helfer bearbeitet wurde, so muß eine unparteiische Geschichtsbetrachtung sagen, daß die russische Neutralität und die preußisch-deutsche Hilfe ein wohlausgeglichenes do ut des bedeuteten. Die Dinge lagen dafür so ausnahmsweise günstig, daß jede der beiden Mächte ohne eigenes Risiko und ohne erheblichen eigenen Kraftaufwand oder Verlust der andern viel geben konnte; sicherlich die beste Erscheinungsform des politischen do ut des.

Wenige Jahre nachher folgte dann jene Zuspitzung zwischen Rußland und der Türkei, welche 1877 zum russisch-türkischen Kriege führte. Es ist bekannt, wie die Russen infolge mangelhafter Bereitschaft zunächst einen Rückschlag nach dem anderen erlebten und die Kriegshandlung sich ganz außerordentlich in die Länge zog. Nicht zum wenigsten diesem Umstande war es zuzuschreiben, daß das eigentliche russische Ziel: sich Konstantinopels zu bemächtigen, oder doch jedenfalls mit einer selbständigen oder dem Einflusse anderer Mächte ergebenen Türkei ein Ende zu machen, mißlang. Es ist nicht ohne Bedeutung, sich gerade unter dem Gesichtspunkte der heutigen Balkanlage das zu vergegenwärtigen. Schwerlich hat Rußland damals geahnt, daß 35 Jahre später die Balkanmächte der Türkei annähernd dieselben Friedensbedingungen stellen würden, wie ihr damaliger russischer Befreier im Frieden von San Stefano.



Digitized by Google

Es würde hier zu weit führen, auf Einzelheiten der Vorbereitungen zu diesem Präliminarfrieden einzugehen, zumal er der Meerengenfrage nur ganz kurz Erwähnung tut. Artikel 24 des Vertrages von San Stefano erklärt, daß in Friedens- wie in Kriegszeiten die Handelsschiffe der neutralen Mächte frei passieren könnten. Es scheint auf den ersten Blick befremdlich, daß die Punkte, welche Rußland am meisten am Herzen lagen, hier ganz unerwähnt blieben. Die Ursache lag aber darin, daß die russische Regierung beabsichtigte, alle einzelnen Bestimmungen hierüber mit dem türkischen Kabinett unter sich und wahrscheinlich in geheimer Beratung zu vereinbaren. Erst wollte man der übrigen großen Schwierigkeiten Herr werden, dann diesen Rest erledigen.

Die Haltung Englands war von Anfang des Krieges an eine drohende gewesen, und Lord Derby hatte dem Grafen Schuwaloff erklärt: die britische Regierung werde weder den Übergang Konstantinopels in andere Hände mit Gleichmut ansehen, noch ein Umstoßen der durch ganz Europa geheiligten Bestimmungen über die Meerengen gestatten, da diese der Regierung der Königin weise und heilbringend erschienen. Die russischen Absichten gingen gleichwohl darauf hinaus, einen Zustand der Meerengen zu schaffen, wie Rußland ihn einst, allerdings nur für ganz kurze Zeit, durch den Vertrag von Unkiar-Iskelessi hergestellt hatte. So setzte Gortschakow in einer Instruktion für die Verhandlungen mit Konstantinopel auseinander, man müsse den Türken klar machen, daß die bisherigen Abmachungen dem Geiste des Mißtrauens und der Feindseligkeit entstammten, denn sie schlössen das Schwarze Meer in Friedenszeiten und öffneten es im Kriege für alle Feinde Rußlands. Sie hätten zum Ergebnis die Isolierung Rußlands im Schwarzen Meere, ohne ihm auch nur eine einzige Sicherheitsgarantie zu geben, während dieses Meer mit seinen beiden Uferstaaten Rußland und der Türkei in gleicher Weise für diese offen sein müsse, um einen gerechten Zustand herzustellen. „Es wäre wünschenswert, wenn im Interesse des Friedens und des allgemeinen Gleichgewichtes diese Fragen durch ein gemeinsames Einvernehmen (zwischen Rußland und der Türkei) derart geregelt würden, daß das Schwarze Meer gegen die Folgen der anormalen und ausnahmsweisen Lage der Meerengen gesichert sei." In einer Denkschrift Nelidows wird ferner betont, daß die freie Verbindung zwischen dem Schwarzen Meer und dem Mittelländischen Meer einerseits notwendig sei, anderseits „ein Mittel, um die feindlichen Flotten zu hindern, unsere Küsten am Schwarzen Meere zu bedrohen; das muß immer das Hauptziel unserer Marinepolitik in der Türkei sein und ist es immer gewesen". Nelidow faßt die ihm notwendig erscheinenden Forderungen demgemäß zusammen: „Schließung der Meerengen für alle fremden Kriegschiffe. Die Uferstaaten des Schwarzen Meeres sollen gleichwohl das Recht haben, den Sultan um Durchfahrtsfirmans für einzelne Kriegschiffe anzugehen." Selbstverständlich konnte die Grundlage für die Dauer eines solchen Vertrages nur in einer russischen Schutzherrschaft der Türkei gegenüber bestehen, denn anders war nicht denkbar, daß die Schließung der Meerengen für fremde Kriegschiffe durchzuführen wäre. Die Türkei mußte immer konform den russischen Wünschen handeln und russischen Streitkräften ohne weiteres gestatten, die Verteidigung der Meerengen zu Wasser wie zu Lande in dem Augenblicke zu übernehmen, wo die russische Politik es für not-

Digitized by Google

wendig hielt. Das Nachsuchen um Firmans des Sultans für die Durchfahrt sollte selbstverständlich nur eine Formsache sein. Diesem Satze lag vor allem der Gedanke zugrunde, daß, wie Nelidow sich ausdrückte, die russische Flotte des Schwarzen Meeres noch für eine Reihe von Jahren auf die Defensive angewiesen sei und man deshalb zunächst danach trachten müsse, sie durch Zufahrt von draußen zu stärken. Später würde man dann schon weiter sehen.

Zwischen der englischen und der russischen Regierung spitzten sich dann die Dinge immer mehr zu; es fand eine gereizte Erörterung über die Meerengenbestimmungen von 1856 und 1871 statt, ein Streit, welcher bekanntlich mit der Einfahrt der englischen Flotte in das Marmarameer, ohne einen Firman vom Sultan nachzusuchen, endete. Nachdem Rußland in weiterer Folge zur Überzeugung gelangt war, daß es unter den Drohungen Großbritanniens und Österreichs den Frieden von San Stefano nicht aufrechterhalten könne, sondern sich einer internationalen Entscheidung unterwerfen müsse, ließ man in Petersburg die Absicht fallen, an dem Zustande der Meerengenfrage etwas zu ändern, obgleich Lord Derby dem Grafen Schuwalow das Folgende sagte: „Ich kenne meine Ministerkollegen gut, sie wollen nicht den Krieg, wünschen aber die Befriedigung ihrer Partei durch Demonstrationen hervorzurufen. Finden Sie eine Kompensation für uns, nicht Ägypten, sondern einen Flottenstützpunkt, mag er selbst außerhalb des Marmarameeres und der Dardanellen liegen, dann wird das Einverständnis zwischen uns bald hergestellt sein." Graf Schuwalow war vorsichtig und mißtrauisch genug, auf dieses Anerbieten nicht einzugehen. Ich erwähne es an dieser Stelle nur, weil tatsächlich Großbritannien sich in Gestalt der Insel Cypern eine solche Flottenstation geben ließ, ohne daß es seine Stellung zu der Meerengenfrage irgendwie geändert hätte oder das Einverständnis mit Rußland hergestellt worden wäre.

Für den nun folgenden Kongreß hatte die britische Regierung als Aufgabe vorgeschlagen: „Revision der Verträge von 1856 und 1871 in ihren Beziehungen zum Vertrage von San Stefano." Auf Bismarcks Initiative trat anstatt dessen die Wendung: „In Übereinstimmung mit der Initiative des Wiener Kabinettes schlägt Deutschland den Signatarmächten der Verträge von 1856 und 1871 vor, auf dem Kongreß die Stipulationen des Vertrages von San Stefano zu erörtern." Damit war also das Thema des Kongresses nicht, wie von den Engländern gewünscht, die Revision der Verträge von 1856 und 1871, sondern die Unterzeichnungsmächte dieser Verträge kamen vielmehr zusammen, um über den russisch-türkischen Separatvertrag von San Stefano zu reden .... Bismarck hatte also hiermit eine für Rußland wesentlich günstigere Position auf dem Kongresse geschaffen. Graf Schuwalow wurde nunmehr nach London geschickt, um sich über verschiedene Punkte mit dem Marquis von Salisbury zu verständigen. Die beiden Staatsmänner verfaßten und unterzeichneten mehrere Denkschriften, in deren einer auch die Meerengenfrage kurz behandelt wurde. England wollte sich die Erörterung dieser Frage auf dem Kongreß zunächst vorbehalten, worauf Graf Schuwalow sich auf jene erwähnte Äußerung Lord Derbys bezog: daß die bestehenden Abmachungen über den Bosporus und die Dardanellen vom britischen Kabinett als weise und heilsam angesehen würden und das letztere sich jeder wesentlichen Veränderung dieser Vereinbarungen widersetzen würde. Lord



Digitized by Google

Salisbury sah sich dadurch veranlaßt, denselben Standpunkt einzunehmen, und Graf Schuwalow gab seitens der russischen Regierung die Erklärung ab, daß sie sich verpflichte, an dem gegenwärtigen Zustande der Meerengen nichts zu ändern. So war der Versuch, über die Abmachungen von 1871 hinauszugelangen, der russischen Politik mißlungen. Zum dritten Male wiederholte sich der gleiche Mißerfolg in dem Augenblicke, wo man glaubte, jedenfalls hoffte, endlich den Gipfel dauernd erreicht zu haben. Typisch ist, daß die Verträge von 1805, von 1833 und schließlich von San Stefano alle Separatverträge mit dem türkischen Reiche waren und alle auf ein Schutzherrschaftsverhältnis Rußlands der Türkei gegenüber hinausliefen. Jedesmal trat höhere Gewalt ein, und je schwächer die Türkei war, in desto stärkerem Maße griffen die übrigen nächstbeteiligten europäischen Mächte ein. —

Die Promptheit, mit der die russische Regierung noch vor dem Kongresse zu einer Einigung mit Großbritannien zu gelangen suchte, lag wohl hauptsächlich in der Besorgnis begründet, daß die Meerengenfrage von allen Mächten auf dem Kongresse erörtert werden würde. Für diesen Fall aber glaubte man alle Ursache zur Befürchtung zu haben, daß das Prinzip der Schließung der Meerengen verschwinden und an seine Stelle freie Durchfahrt für alle Mächte treten würde. Die Erörterung dieser Frage wäre für die russische Regierung um so peinlicher gewesen, weil Fürst Gortschakow, freilich unter erheblich anderen Verhältnissen, vor dem Pariser Frieden völlige Öffnung der Meerengen vorgeschlagen hatte, um den Beschluß der Neutralisation des Schwarzen Meeres zu verhindern. Wie die Dinge nach San Stefano lagen, zeugte es von bemerkenswerter Geschicklichkeit, Entschlossenheit und Blick für das Wesentliche, daß die russische Regierung, bzw. ihr Bevollmächtigter sich sofort wieder auf die Basis von 1871 stellte, um wenigstens diese Errungenschaft festzuhalten, und sich gleichzeitig Englands dahin versicherte, daß die Meerengenfrage auf dem Kongresse nicht aufzurollen sei. Freie Öffnung der Meerengen fürchtete man mehr als alles andere. Sie konnte und, wie hinzugefügt werden muß, sie kann Rußland nur vorteilhaft werden, wenn es selbst, oder wenn eine ihm gänzlich ergebene Türkei die Schlüssel der Meerengen in der Hand hat. An diesem Grundgedanken, der die russische Meerengenpolitik unveränderlich beherrscht hat, kann auch dann kaum etwas geändert werden, wenn die politischen Beziehungen Rußlands zu den Westmächten keine gespannten und die jeweilig im Vordergrund stehenden Interessen keine gegensätzlichen sind.

Die Behandlung der Meerengenfrage auf dem Berliner Kongresse war, wie erwähnt wurde, durch die vorher getroffenen englisch-russischen Abmachungen bereits erledigt worden. Die Kongreßakte tut der Meerengenfrage nur Erwähnung, indem sie den Stand der Dinge bestätigt, wie er in der viel erwähnten Konvention des Pariser Friedens von 1856 und im Artikel 2 der Londoner Konvention von 1871 festgelegt worden ist. Der Kongreß hatte sich einstimmig für die Beibehaltung des status quo ante entschieden. Gleichwohl brachte jene Sitzung einen den Kongreßteilnehmern überraschend kommenden Zwischenfall. Der zweite Bevollmächtigte Großbritanniens, Lord Salisbury, gab im Namen seiner Regierung die folgende Erklärung zu Protokoll: „In Anbetracht dessen, daß der Berliner Vertrag einen wichtigen Teil der Bestimmungen des Pariser Vertrages von 1856 ändern wird und

Digitized by Google

daß die Interpretation des Artikels 2 des Londoner Vertrages ebenfalls Widersprüchen ausgesetzt sein kann, erkläre ich von seiten Englands, daß die Verpflichtungen Ihrer Britannischen Majestät hinsichtlich der Schließung der Meerengen sich auf eine Verpflichtung dem Sultan gegenüber beschränken: unter diesem Gesichtspunkte die unabhängigen Entschließungen Seiner Majestät zu achten, soweit sie dem Geist der bestehenden Verträge entsprechen".

Am folgenden Tage gab der zweite russische Bevollmächtigte, Graf Schuwalow, als Antwort die folgende Erklärung zu Protokoll: „Die Bevollmächtigten Rußlands können sich zwar nicht mit vollständiger Genauigkeit der Bedeutung des Vorschlages des Marquis Salisbury hinsichtlich der Schließung der Meerengen erklären und beschränken sich ihrerseits auf das Ersuchen, die Bemerkung zu Protokoll zu nehmen, daß nach ihrer Ansicht das Prinzip der Schließung der Meerengen ein europäisches Prinzip ist und daß die in Betracht kommenden Bestimmungen von 1841, 1856 und 1871, welche jetzt durch den Berliner Vertrag bestätigt werden, für alle Mächte verpflichtend sind, entsprechend dem Geiste und dem Buchstaben der bestehenden Verträge, und zwar nicht nur dem Sultan gegenüber, sondern gegenüber allen Unterzeichnungsmächten."

Eine Diskussion über diese beiden Erklärungen fand nicht statt, und man hat sich vielfach gefragt, was das Vorgehen des britischen Bevollmächtigten eigentlich bezweckt habe, und zwar besonders, nachdem beide britischen Bevollmächtigten den Kongreßaktenartikel, der den status quo für die Meerengen als beibehalten erklärt, unterzeichnet hatten. Daß die russische Erklärung in jeder Beziehung korrekt ist, kann nicht bestritten werden. Die vorherige britische Erklärung bedeutete in gewissem Sinne eine Kampfansage, zum mindesten enthielt sie die Annahme, daß künftige Konflikte zwischen Rußland und England eintreten würden und in ihnen mit Wahrscheinlichkeit die Frage sich aufwerfen müßte, ob die Entschließungen des Sultans unabhängig seien oder nicht. In diesem Falle wolle die britische Regierung sich von vornherein vorbehalten, ob sie die Handlungen und Unterlassungen des Sultans als unabhängig anerkenne oder nicht, und an diese Entscheidung die weitere der Achtung oder Nichtachtung der Meerengenverträge knüpfen. Die Bemerkung Lord Salisburys, daß Artikel 2 der Londoner Konvention widerspruchsvoll interpretiert werden könne, war zweifellos richtig, aber an der Redaktion dieses Artikels war, wie wir wissen, die derzeitige britische Regierung hervorragend beteiligt gewesen, und anderseits hatte Großbritannien schon vor dem Kongresse sich für die Aufrechterhaltung des status quo erklärt. Die Erklärung Lord Salisburys während des Kongresses enthielt, im Grunde genommen, eine einseitige Abänderung des status quo, indem Großbritannien ihm nun einen anderen Sinn unterlegte, als es anerkanntermaßen seitens aller anderen Unterzeichnungsmächte der Fall war.

In innerem Zusammenhange hiermit ist das Folgende zu erwähnen: Kurz vor Zusammentritt des Berliner Kongresses, am 4. Juni 1878, hatten der britische Botschafter in Konstantinopel und der türkische Großwesir ein englisch-türkisches Defensivbündnis geschlossen zum Zwecke „der Sicherstellung der asiatischen Gebiete Seiner Majestät des Sultans in Zukunft". Für gewisse Fälle weiteren russischen Vordringens auf türkisches Gebiet sagte Großbritannien dem Sultan seine Waffen-

Digitized by Google

hilfe zu. Der Sultan versprach, — später zu vereinbarende — Reformen durchzuführen, und überließ seinerseits die Insel Cypern an England zur Besetzung und Verwaltung. Diese Abmachung wurde geheim gehalten und war beim Zusammentritte des Kongresses vollkommen unbekannt. Als der Vorsitzende des Kongresses, Fürst Bismarck, bei der Eröffnung von allen Bevollmächtigten Erklärungen verlangte, daß sie durch keinerlei geheime Abmachungen gebunden seien, gaben auch die beiden britischen Bevollmächtigten diese Erklärung ab. Wenige Tage darauf wurde in der englischen Presse der britisch-türkische Vertrag wörtlich veröffentlicht, und einen Augenblick scheint die Gefahr bestanden zu haben, daß diese Enthüllung den Kongreß sprengen würde. Insbesondere der französische Botschafter Waddington wollte abreisen, und Bismarck brachte die Sache nur dadurch ins gleiche, daß er die Aussichten Frankreichs auf Tunis durch England bestätigen ließ. Über den Zweck der englischen Erwerbung von Cypern ist viel geredet worden, und man hat sie als eine phantastische Laune Disraelis bezeichnet, der schon 1847 in einem Roman geschrieben hatte, daß die Engländer Cypern nötig hätten. Tatsächlich war es, wenn wir die damalige Lage und ihre Aspekten zugrunde legen sowie die englische Auffassung eines kommenden neuen Konfliktes mit Rußland, praktisch und richtig, sich Cyperns zu versichern, besonders auch im Hinblick auf die Beherrschung der Meerengen. Gabriel Hanotaux bezeichnet den englisch-türkischen Vertrag als einen Vertrag von Unkiar-Iskelessi „à rebours"; eine recht glückliche Charakteristik. Im übrigen wird man wohl nicht fehlgehen, auch jene Erklärung Lord Salisbury auf dem Kongreß mit der neuen Stellung Britanniens durch den Besitz von Cypern und dem Vertrag mit dem Sultan in ursächliche Verbindung zu bringen.

Eine Reihe von Jahren später freilich kam die Erklärung Lord Salisburys noch einmal öffentlich zur Sprache, und zwar in England. Es war im Jahre 1885, als die fortwährenden englisch-russischen Reibungen an der afghanischen Grenze einen besonders hohen Grad erreicht hatten. Im Oberhause wurde andeutungsweise von der Möglichkeit kriegerischer Folgen gesprochen und im Anschluß daran die Frage aufgeworfen, ob Rußland nach den Verträgen tatsächlich das Recht haben würde, vom Sultan die Schließung der Meerengen zu verlangen und sich so im Schwarzen Meere nach außen hin unverwundbar zu machen. In diese Debatte griff auch Lord Salisbury ein und kam auf jene von ihm im Berliner Kongresse abgegebene Erklärung zurück. Ihre Tragweite bestehe vorwiegend darin, daß England nicht durch eine internationale Verpflichtung gebunden sei, sich der Durchfahrt durch die Meerengen zu enthalten, sobald der Sultan nicht unabhängig handle, sondern unter dem Drucke irgendeiner dritten Macht. — Im Rahmen der damaligen politischen Lage konnte das nur bedeuten, daß die britische Regierung für den Fall, daß der Krieg ausbräche, mit der Wahrscheinlichkeit rechnete, den Sultan als nicht unabhängig zu betrachten, wenn er den Engländern das Eindringen in die Meerengen verböte. Weder Lord Salisbury noch die anderen Redner ließen sich freilich darüber aus, worauf sie ihre Annahme, der Sultan würde abhängig handeln, gründeten. Geäußert wurde aber von Lord Salisbury, er wünsche festzustellen, daß jene seine Anschauung sich nicht auf die frühere Frage von Batum beziehe, sondern „auf ganz andere Umstände, die unsere Gegenwart im Schwarzen Meere erforderlich machen könnten".

Digitized by Google

Im Laufe der folgenden Jahrzehnte ist es dann zwischen Rußland und Großbritannien wiederholt zu Reibungen gekommen, jedesmal wenn und weil Rußland Kriegsfahrzeuge aus dem Schwarzen Meere durch die Meerengen fahren ließ. Es handelte sich besonders in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts um Torpedoboote und nachher um die bekannten Vorgänge während des russisch-japanischen Krieges mit den Schiffen der Freiwilligen Flotte. Im großen Rahmen der Meerengenfrage sind diese Ereignisse nicht als bedeutend anzusehen.

Zu Anfang dieser Betrachtung wurde die Frage aufgeworfen, ob die Meerengenfrage heute noch von derselben Bedeutung ist oder dieselbe Bedeutung wiedererlangen kann wie früher. Es ist unmöglich, sich jetzt auf eine ausführliche Beantwortung dieser Frage einzulassen. Aus unserem skizzenhaften Überblick der Geschichte der Meerengen geht aber das eine klar hervor und deckt sich mit den Ergebnissen einer rein theoretischen Untersuchung: Je stärker die im Schwarzen Meere befindlichen Seestreitkräfte sind, desto größer wird die Bedeutung der Meerengen; und so lange die Meerengen sich nicht in einer starken Hand befinden, desto größer die Bedeutung der Meerengenfrage. Ganz unabhängig von politischen Momenten betrachtet, wäre die natürliche Lösung, daß das Schwarze Meer und die Meerengen sich in derselben Hand befänden. Für dieses Ziel hat Rußland 200 Jahre lang gekämpft, ohne es zu erreichen. Ob die Herrschaft über die Meerengen jetzt vor einem bald eintretenden Wechsel steht, kann man bezweifeln; daß aber, in größeren Zeiträumen gedacht, der jetzige Zustand nur als ein vorübergehender anzusehen ist, kann nicht bezweifelt werden. Über das, was dann eintritt, sich in Kombinationen zu ergehen, wäre zwecklos, und beispielsweise sei nur erinnert an einen vor einigen Monaten erschienenen Aufsatz der Londoner „Westminster Gazette". Dieses Blatt rechnete damals damit, daß die Türkei durch Bulgarien ganz aus Europa vertrieben werden würde, und betrachtete im Lichte dieser Perspektive die Meerengenfrage. Die „Westminster Gazette" kam zu dem Schlusse: Wenn die Türkei dann nur noch Herrin einer einzigen Uferseite der Meerengen wäre, so müsse man, wie es z. B. beim Ärmelkanal bereits der Fall sei, die Meerengen als ein international offenes Gewässer betrachten; die Befestigungen seien zu schleifen usw. Als nachher die Frage der Vertreibung der Türkei aus Europa nicht mehr akut war, verstummten diese und ähnliche Presseäußerungen. Rußland hat, wie wir gesehen haben, in früheren Jahrzehnten bisweilen mit der schrankenlosen Öffnung der Meerengen in den internationalen Unterhandlungen manövriert. Ob es den damaligen russischen Staatsmännern wirklich ernst gewesen ist oder ob sie die Frage gründlich beherrschten, mag dahingestellt sein. 1870 jedoch, und dann 1877/78 betrachtete Rußland die Öffnung stets als außerordentlich unvorteilhaft. Der britische Gesichtspunkt scheint der im entgegengesetzten Sinne gleiche geblieben zu sein wie früher. Der im ersten Teil dieser Betrachtung erwähnte, vom Herzog von Wellington gegebene Beweisgrund für das britische Interesse an der Schließung der Meerengen („Wir sind in jenen Gewässern zu weit von unseren Stützpunkten und Hilfsmitteln entfernt, während Rußland die seinigen unmittelbar in der Nähe hat") trifft heute nicht mehr zu. Zur offenen Frage stellen müssen wir ebenfalls, ob, wie vielfach in Frankreich behauptet wird, die neuzeitliche politische Gruppierung der europäischen Mächte das alte Gesicht der Meerengenfrage vollkommen

Digitized by Google

geändert hat. Selbst wenn das nach der subjektiven Überzeugung der betreffenden Mächte tatsächlich der Fall wäre, könnte man vielleicht annehmen, daß russische Staatsmänner die Wandelbarkeit politischer Gruppenbildung als fehlerhaften Faktor in der Rechnung betrachten würden. Die endgültige Neugestaltung der Verhältnisse auf der Balkanhalbinsel enthält möglicherweise zahlreiche Keime neuer Kombinationen und Komplikationen für die Meerengenfrage.

---

Benutztes Material:

Schiemann, „Geschichte des russischen Reiches unter Nikolaus I.".
Zinkeisen, „Geschichte des osmanischen Reiches".
Sybel, „Begründung des deutschen Reiches".
Gabriel Hanotaux, »La France Contemporaine«.
Goriainow, »Le Bosphore et les Dardanelles«.
Martens und de Cussy, »Recueil de Traités et Conventions etc.«.
Th. E. Holland, »The European Concert in the Eastern question«.
W. S. Blunt, »Secret history of the english occupation of Aegypt«.
M. Busch, „Graf Bismarck und seine Leute".
E. Lemonon, »L'Europe et la politique britannique«.
„Denkwürdigkeiten Napoleons I."

Digitized by Google

# Moltke.

Von Freiherr v. der Goltz, Major im Generalstabe der 1. Garde-Division.

(Fortsetzung.)

## Der Krieg von 1870/71.

### a. Bis zum 18. August.

Die auf den österreichischen Krieg folgenden Jahre waren für Moltke eine Zeitspanne reicher organisatorischer Tätigkeit. Es galt die bei Mobilmachung und Aufmarsch 1866 sowie die auf den Schlachtfeldern Böhmens gemachten Erfahrungen zu verwerten und aus dem, durch Einverleibung weiter Gebiete erfolgten Kräftezuwachs der preußischen Monarchie, in militärischem Sinne den größtmöglichsten Nutzen zu ziehen. Deutlich war im letzten Kriege die hohe Bedeutung der Eisenbahnen als Kriegsmittel in die Erscheinung getreten. Daher erhob der Generalstabschef immer wieder seine Stimme zugunsten eines weiteren Ausbaues des preußischen Schienennetzes. An den Abmachungen mit den süddeutschen Staaten, die ein gemeinsames Handeln gegen Frankreich zum Ziele hatten und aus dem zusammengewürfelten Bundesheer eine nach Ausbildung und Bewaffnung einheitliche Armee schaffen sollten, nahm Moltke regsten Anteil.

Wie nötig diese fieberhafte Tätigkeit, diese planmäßige Vorbereitung auf einen neuen Krieg war, zeigte die luxemburgische Krisis von 1867. Moltke vertrat damals die Ansicht, daß der Kampf mit Frankreich, dessen Vormachtstellung in Europa nur auf der bisherigen Schwäche des deutschen Bundes beruht habe, unvermeidlich sei, seit unter Preußens Führung eine allmähliche Sammlung der Kräfte Gesamtdeutschlands sich geltend mache. Frankreich müsse alles daran setzen, diese Entwicklung zu hindern. Je mehr Zeit man ihm lasse, desto schwieriger würde die endgültige Abrechnung, daher sei es günstig, sofort loszuschlagen, noch ehe Österreich sich von seiner Niederlage erholt haben und als Frankreichs Bundesgenosse auftreten könne.

Bekanntlich wurde die luxemburgische Frage damals durch Preußens scheinbare Nachgiebigkeit beigelegt. Tatsächlich lag aber Bismarck nur daran, mehr Zeit für die Erfüllung seiner politischen Pläne zu gewinnen — gewiß nicht zum Schaden für das Vaterland.

Im Generalstabe wurde indessen der kommende Kampf so gründlich wie möglich vorbereitet. Interessant ist besonders eine Denkschrift aus Moltkes Feder aus dem Jahre 1869. Dort heißt es:

„Wenn Preußen-Deutschland es allein mit dem westlichen Nachbarn zu tun habe, so sind ungesäumt alle vorhandenen Streitkräfte mit der Eisenbahn in der Pfalz zu versammeln. Dort können am zwanzigsten Mobilmachungstage so viele Truppen vorhanden sein, daß man einen französischen Vorstoß zurückzuschlagen vermag. Zwei Tage später erlaubt es das eigene Übergewicht bereits, zum Angriff überzugehen. Für diesen ist es maßgebend, daß die Franzosen durch die Gestaltung ihres Eisenbahnnetzes gezwungen sind, in zwei getrennten Gruppen, bei Straßburg und Metz, aufzumarschieren.

Wenn Österreich als Frankreichs Bundesgenosse auftritt, so darf man keinesfalls die Armee in zwei gleiche Teile teilen. Man muß vielmehr den einen der beiden Gegner mit aller Macht

Digitized by Google

anfallen, während man sich gegen den andern nur mit geringen Kräften verteidigt. Obwohl es verlockend ist, für die Verteidigung die starke Rheinlinie auszunutzen, muß man doch gerade an dieser Grenze zum Angriff schreiten. Frankreich ist der in jeder Beziehung gefährlichere Gegner. Da auch von ihm offensives Handeln vorauszusetzen ist, so wird es vermutlich bald zu einem entscheidenden Schlage kommen. Das gegenseitige Kräfteverhältnis aber läßt dann einen Sieg der deutschen Waffen erhoffen. Ein solcher wird den Sturz Napoleons nach sich ziehen, und mit dem neuen Machthaber wird man vielleicht bald zu einem günstigen Frieden gelangen. Sollten die Österreicher inzwischen Erfolge errungen haben, so hat das nichts zu bedeuten, da man ihnen nach einem Siege über Frankreich reichlich überlegen ist. Auch Rußlands Haltung ist zu berücksichtigen. Es wird einen deutschen Angriff auf Wien schwerlich unterstützen, umgekehrt aber zur Hilfeleistung bereit sein, wenn die Österreicher Berlin bedrohen."

Der schwierige Kampf mit zwei Fronten blieb dem werdenden deutschen Reiche erspart, und als Marschall Niel, das eigentliche Haupt der Kriegspartei, starb, schien die Lage sich bessern zu wollen. Da trat plötzlich eine unerwartete Wendung ein.

Moltke befand sich am 11. Juli 1870 inmitten seiner Verwandten in Creisau, dem aus der Dotation für den österreichischen Krieg erworbenen schlesischen Gute, als er ein Telegramm empfing, das ihn schleunigst nach Berlin berief. Zwei Tage später fand er sich mit Roon zusammen bei Bismarck ein, der seine militärischen Mitarbeiter zu sich berufen hatte, um mit ihnen die Lage zu besprechen. Während sie bei Tische saßen, traf die bekannte Emser Depesche ein, die Frankreichs unannehmbare Forderungen enthielt. Hatte der Rücktritt des Prinzen von Hohenzollern von der spanischen Thronkandidatur auf alle drei so niederschlagend gewirkt, daß sie Speise und Trank verschmähten und Bismarck die Absicht kundgab, aus dem Dienste zu scheiden, so versetzte die nunmehr sich eröffnende Aussicht auf einen baldigen Waffengang mit dem hochfahrenden Nachbarn sie in freudigste Stimmung. Auf Bismarcks Frage nach dem Stande der Schlagfertigkeit des Heeres antwortete Moltke, daß er sich von einem Aufschub der Feindseligkeiten keinen Erfolg versprechen könne. Darauf brachte Bismarck die Königliche Depesche in diejenige Form, in der sie der Presse übergeben wurde. Nachdem der Kanzler dargelegt hatte, daß die Veröffentlichung dieser Depesche zweifellos die französische Kriegserklärung nach sich ziehen werde, schlug Moltke sich mit der Hand vor die Brust und rief: „Wenn ich das noch erlebe, in einem solchen Kriege unsere Heere zu führen, so mag gleich nachher die alte Carcasse (Gerippe) der Teufel holen!"

Am 15. Juli erging der Mobilmachungsbefehl, und wenig später wurde Moltke zum „Chef des Generalstabes der Armee im Großen Hauptquartier Seiner Majestät des Königs für die Dauer des Krieges" ernannt. Damit war seine Stellung klar umschrieben. Nur er allein befahl nach Vortrag bei dem Allerhöchsten Kriegsherrn über die zum Ausrücken fertigen Truppen, und seine Befehle hatten die Gültigkeit Königlicher Ordres.

Hatten im Jahre 1866 die politischen Verhältnisse dazu gezwungen, die preußische Armee durch aufeinanderfolgende Teilmobilmachungen auf den Kriegsfuß zu bringen und je nach den Bedürfnissen des Augenblicks an der Grenze bereitzustellen, so konnten sich 1870 die Maßnahmen der Heeresleitung von dem Augenblick des Entschlusses zum Kriege an bis zum ersten Zusammentreffen mit dem Gegner

Digitized by Google

nach einheitlichem Plane vollziehen. Glänzend trat dabei die Schärfe und Logik Moltkescher Gedankenarbeit zu Tage.

Der Vergleich der eigenen Kräfte mit denen der Franzosen, sowie das Studium der beiderseitigen Eisenbahnverhältnisse hatten Moltke seit dem Winter 1868/69 zu der Überzeugung geführt, daß eine Versammlung der Streitkräfte westlich des Rheins durchaus möglich und als Einleitung einer kräftigen Offensive der bis dahin geplanten Ausschiffung des Heeres östlich der großen Strombarriere vorzuziehen sei. Daß die Truppen vorher ihre Mobilmachung zu beenden hatten und diese in gemeinsamer Arbeit mit dem Kriegsministerium bis ins Kleinste vorzubereiten war, daß an die Versammlung sich unmittelbar der Vormarsch anschließen, sowie daß alles dieses mit größter Schnelligkeit vor sich gehen müsse, war für Moltke selbstverständlich.

So kam es, daß, als der Telegraph den Mobilmachungsbefehl über das Reich verbreitete, in allen Garnisonen sofort eine fieberhafte Tätigkeit begann. Nach Verlauf einer Woche waren die Regimenter fertig zum Ausrücken, und nun rollten auf acht durchgehenden Eisenbahnlinien ohne Unterbrechung Tag und Nacht hindurch Truppenzüge nach dem Westen, wo am 31. Juli bereits an 300 000 Mann in völlig kriegsbereitem Zustande ausgeschifft waren.

Mit dieser Streitmacht beabsichtigte Moltke sofort zur Offensive überzugehen und deren Wucht noch zu steigern durch Heranziehung derjenigen Armeekorps, die wegen Überlastung der Eisenbahnlinien und bis zur Klärung der Haltung Österreichs und Rußlands zunächst im Osten der Monarchie zu verbleiben hatten. Es waren dies weitere 184 000 Mann. Aber auch ohne sie rechnete Moltke bei schnellem Handeln auf die Überlegenheit, und die Ereignisse sollten ihm Recht geben.

Sein für die Eröffnung der Operationen entworfener Plan war der einfachste und dabei der wirksamste, den man hätte finden können. Das versammelte Heer sollte in möglichst geschlossener Masse in der allgemeinen Richtung auf Paris vorrücken, in der mit Sicherheit die feindliche Hauptarmee angetroffen wurde. Es sollte dann mit Einsatz aller Kräfte und mit möglichster Beschleunigung zum Angriff schreiten. Die Festung Metz war südlich zu umgehen. Im übrigen sollte der Gegner vom reichen Süden des Landes abgedrängt und gegen die belgische Grenze oder den Kanal geworfen werden. Großzügig und klar wie Bismarcks Politik war Moltkes Kriegführung. Sie war deren würdige und wirksame Fortsetzung.

Auch die Franzosen waren, seitdem Benedetti von König Wilhelm abgewiesen worden war, nicht müßig geblieben. Ein hochfliegender Offensivplan lag ihren Maßnahmen zugrunde. Nicht mehr und nicht weniger als die völlige Überrumpelung Preußens war beabsichtigt. Mit blitzartiger Geschwindigkeit sollte das Heer an der Grenze versammelt werden, um sofort den Rhein zwischen Mainz und Straßburg zu überschreiten. Durch eine im Stile Napoleons I. auszuführende Offensive südlich des Mains sollte Süddeutschland von Preußen getrennt, zur Heeresfolge gezwungen und Österreich mit fortgerissen werden. War man dergestalt erst einmal bis in die Gegend von Würzburg—Nürnberg gelangt, so brauchte man nur noch das Beispiel des Vormarsches über den Thüringer Wald (1806) zu wiederholen, um tatsächlich „à Berlin“ zu gelangen. Selbst Italiens Mitwirkung und ein dänischer Einfall in Schleswig-Holstein waren mit in Rechnung gestellt. Dieser Plan wäre gut gewesen,

Digitized by Google

wenn er sich wie Moltkes Entwurf nicht auf fromme Wünsche, sondern auf Tatsachen gegründet hätte. Neben einer verhängnisvollen Täuschung über die eigene Leistungsfähigkeit zeichnet er sich aber durch eine leichtfertige Unterschätzung des Gegners und ein Rechnen auf die Mitwirkung von Bundesgenossen aus, deren man keineswegs sicher war. Freilich hatten zwischen Napoleon und Erzherzog Albrecht Verhandlungen über eine Kooperation gegen Preußen stattgefunden. Sie waren aber über halb durchdachte Entwürfe nicht hinaus gekommen. Es scheint sogar, als ob dem französischen Kaiser der nach 1866 erklärliche Entschluß einer völligen Niederwerfung Preußens inzwischen leid geworden wäre. Man meint heute, Napoleon habe vielleicht Preußen mehr erschrecken als vernichten wollen. Dabei waren für Frankreich nach einigen, durch Überraschung gewonnenen militärischen Erfolgen am Ende billige Vorteile einzuheimsen; und schließlich sicherte die Ausnutzung des preußisch-österreichischen Gegensatzes am besten das Fortbestehen des französischen Übergewichtes! An einen Krieg bis aufs Messer dachte Napoleon jedenfalls nicht. Darauf deuteten die Abschiedsworte hin, mit denen der Herzog von Gramont den scheidenden preußischen Gesandten entließ: „J'espère qu'après quelques galantes batailles nos souverains se tendront la main." Es war ein Spielen mit dem Kriege, das Verhängnisvollste, was eine Staatsleitung begehen kann, weil dann auch den militärischen Vorbereitungen Ernst und Nachdruck fehlen werden.

So sollte es auch hier sein! Man wollte ja überraschen; daher wurde die Armee, die zwar „archiprêt" sein sollte, tatsächlich aber zu ihrer Mobilmachung viel mehr Zeit gebrauchte als der Gegner, in unfertigem Zustande an die Grenze geworfen. Erst dort sollten die Regimenter auf Kriegsfuß gesetzt werden und ihre Ausrüstung an Munition und Verpflegung erhalten. Eine vom militärischen Standpunkt so völlig verfehlte Maßnahme läßt sich in der Tat nur so erklären, daß Napoleon sich der Erwartung hingab, diese erste Kraftentfaltung Frankreichs werde Preußen zur Nachgiebigkeit bewegen. Vielleicht daß es gegen das Zugeständnis der inneren Einigung Deutschlands sich nach ein paar ungefährlichen Kanonenschüssen zur Bewilligung der 1866 verweigerten französischen Kompensationsansprüche (linkes Rheinufer, Belgien) entschloß! Dann war Paris befriedigt, der wankende Thron befestigt, die Hegemonie in Europa wieder hergestellt. —

Verwirrung und Unordnung mußten die unausbleiblichen Folgen der erst im Aufmarschgebiet zu vollziehenden Mobilmachung sein. Dazu kam, daß Napoleon in letzter Stunde eine durchgreifende Änderung der Armeeeinteilung befahl. Während ursprünglich drei etwa gleichstarke Armeen bei Metz, Straßburg und Châlons unter den Marschällen Bazaine, Mac Mahon und Canrobert vorgesehen waren, befahl der Kaiser, als der Aufmarsch schon im Gange war, die Bildung einer Hauptarmee bei Metz, deren Oberbefehl er selbst übernehmen wollte. Zur Deckung des Elsaß sollte nur ein Korps unter Mac Mahon verwendet werden. Aus welchen Gründen Napoleon diese Änderung vornahm, ist heute nicht mehr zu ersehen. Sie war auch damals selbst den ihm nahe stehenden Persönlichkeiten unbekannt. Niemand wußte, was er eigentlich wollte. Die Korps der neuen Armee mußten erst jetzt in ganz verschiedenen Stärken zusammengestellt werden. Der Kriegsminister Leboeuf aber wurde in einem Augenblick zum Chef des Generalstabes der Armee berufen, in dem

Digitized by Google

er an seinem alten Posten unentbehrlich war, an seinem neuen jedoch noch nichts leisten konnte. Kurz, der ersten verfehlten Maßnahme folgten andere noch verfehltere mit unerbittlicher Konsequenz.

Ende Juli, zu einer Zeit also, in der man sich mit 350 000 Mann aufmachen wollte, um Preußen niederzuschmettern, waren im Aufmarschgebiet erst an 200 000 Mann, auf breiter Front zersplittert, vorhanden. Auch diese befanden sich noch keineswegs in operationsfähigem Zustande. Hier waren die Reservemannschaften noch nicht eingetroffen, dort fehlten Zelte, Sanitätsformationen oder Bagagen. Es mangelte an Verpflegung und Munition. Die Ausrüstung selbst der wichtigsten Grenzfestungen ließ viel zu wünschen übrig. Hinter der Armee aber herrschte auf den verstopften Eisenbahnlinien ein Wirrwarr, von dem es schwer ist, sich eine Vorstellung zu machen. „9000 Reserven hier, weiß nicht wohin mit ihnen. Um mir Luft zu machen, werde ich sie alle mit den Transportschiffen nach Algier schicken," telegraphierte der Kommandeur der Territorialdivision in Marseille in seiner Verzweiflung an das Kriegsministerium.

Man hatte in Frankreich nicht erkannt, daß schon damals die Zeit für Stegreiferfolge in der Kriegführung ein für alle Male vorüber war. Als Bonaparte 1796 die verlotterte und verhungerte Armee in Oberitalien übernahm, genügte es, sie mit dem Feuer seiner eigenen Seele zu erfüllen, um mit ihr von Sieg zu Sieg zu eilen. Aber es handelte sich damals um nicht mehr als 20 000 Mann, deren Verpflegung, Bewaffnung und Ausrüstung keine großen Schwierigkeiten bereitete. Inzwischen waren die Verhältnisse von Grund aus andere geworden. Schon 1870 handelte es sich für Frankreich darum, mit einem Volksheer von Hunderttausenden Krieg zu führen. Über die hierfür notwendigen Massen an Menschen und Material aller Art läßt sich aber nicht aus dem Handgelenk disponieren! Mobilmachung, Eisenbahntransport und Aufmarsch müssen vielmehr bis ins Einzelne vorbereitet sein, wenn sich nicht in kritischer Stunde dem Gedankenfluge des Feldherrn bleierne Gewichte anhängen sollen.

Daß eine derartige planmäßige Vorbereitung auf preußisch-deutscher Seite vorhanden war und daher die gewaltige Leistung der Überführung des mobilen Heeres an die französische Grenze sich glatt und ohne alle Stockungen abwickelte, ist in erster Linie Moltkes Verdienst. Er hat es selbst einmal ausgesprochen, daß im Kriege in unserer Zeit Fehler in den ersten Anordnungen im Verlauf des ganzen Feldzuges kaum wieder gut zu machen sind, und da er die Vorarbeiten des Generalstabes unter diesen Gesichtspunkt gestellt hatte, so konnte sich jetzt sein Feldherrngenie frei von allen Fesseln entfalten.

Die übereilte Versammlung starker französischer Kräfte an der Grenze, dieses Schreckmittel, auf das Napoleon seine Hoffnungen setzte, blieb auf die Sieger von Königgrätz ohne jede Wirkung. Moltke hatte diese Möglichkeit vorausgesehen und sie, als dem leidenschaftlichen französischen Nationalcharakter entsprechend, in seine Rechnung eingestellt. Ließen die Nachrichten ein frühzeitiges Vorbrechen des Gegners über die Grenze und demgemäß eine Gefährdung der in der Pfalz geplanten Ausladungen der Mitte der deutschen Front erkennen, so sollten die Ausschiffungspunkte einfach nach dem östlichen Rheinufer zurückverlegt werden, wo der Aufmarsch

Digitized by Google

unter allen Umständen planmäßig vonstatten gehen konnte. Auch diese Maßnahme war durch rechtzeitige Einrichtung der dort gelegenen Ausladebahnhöfe vorbereitet. Als es nun wirklich schien, daß man stündlich mit dem Beginn des französischen Vormarsches rechnen müsse, da genügte ein kurzer Befehl, um die genannte Abhilfemaßregel ins Werk zu setzen (23. Juli). Ein kurzer Zeitverlust auf deutscher Seite — das war alles, was die Franzosen um den Preis eines hoffnungslos mißglückten eigenen Aufmarsches erreichten.

Am 31. Juli 1870 war die Lage folgende:

Die Deutschen:

Die Erste Armee unter General v. Steinmetz (VII., VIII. Armeekorps; 3. Kavallerie-Division) stand bei Trier und Nonnweiler. Schwache Grenzschutztruppen des VIII. Armeekorps waren bis an die Saar vorgeschoben.

Die Zweite Armee unter Prinz Friedrich Karl (Gardekorps, III., IV., IX., X., XII. Armeekorps, 5. und 6. Kavallerie-Division), die ursprünglich westlich der Waldzone von Kaiserslautern ausgeladen werden sollte, stand infolge der Zurückverlegung der Ausschiffungspunkte im Raume Bingen—Hochspeyer—Mannheim—Mainz und schickte sich an, den Vormarsch durch die straßenarme Pfalz in tiefen Kolonnen anzutreten.

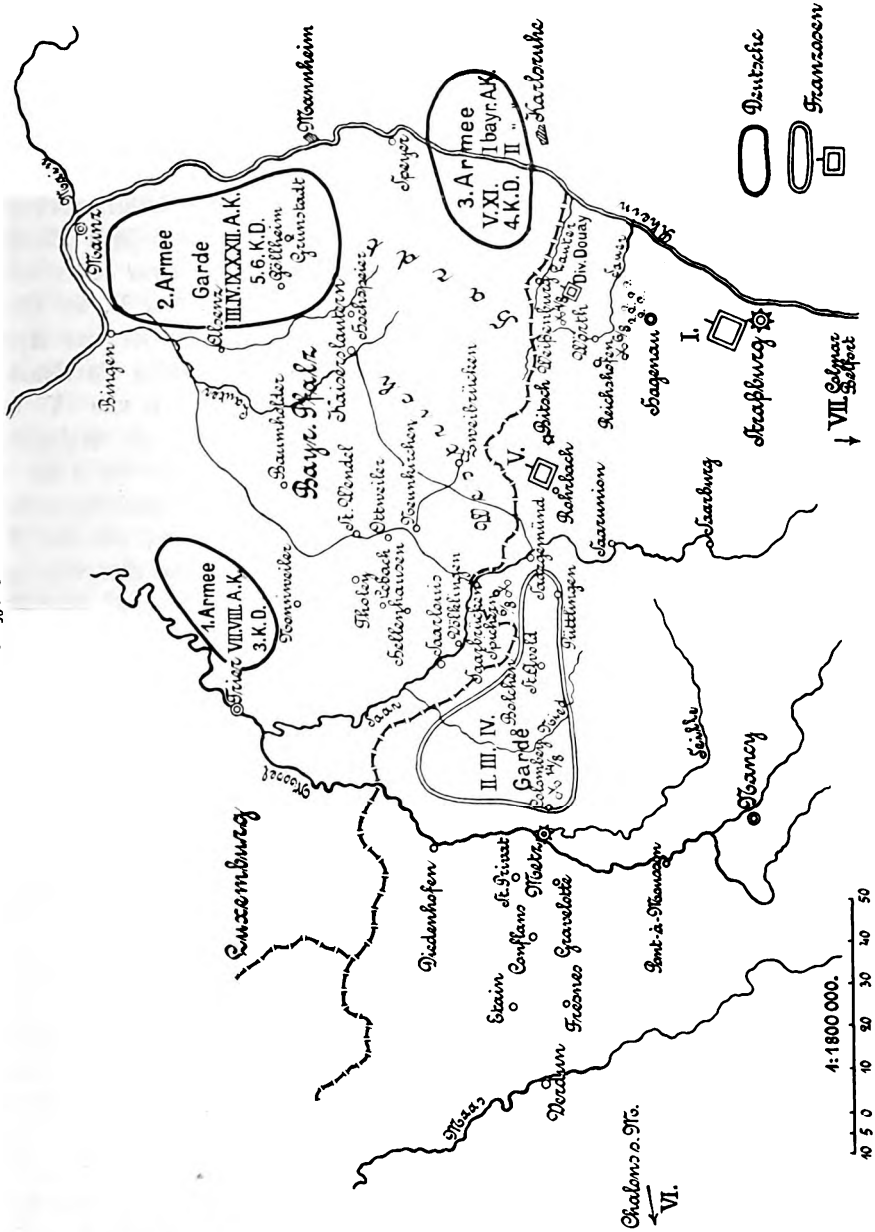
Die Dritte Armee unter dem Kronprinzen von Preußen (V., XI., I. bayerisches, II. bayerisches Armeekorps, die württembergische und badische Felddivision sowie die 4. Kavallerie-Division) hatte sich zu beiden Seiten des Rheins zwischen Speyer und Karlsruhe versammelt. Sie sollte so bald wie möglich das die Grenze bildende Lauterflüßchen in südlicher Richtung überschreiten.*)

Vom Feind wußte Moltke, daß er mit der Masse seiner Kräfte vorwärts Metz, mit einer schwächeren Gruppe bei Straßburg stand. Wenn die überstürzte Versammlung der Franzosen, von der man im deutschen Hauptquartier ein völlig zutreffendes Bild besaß, überhaupt einen Zweck haben sollte, so mußte noch immer mit einer energischen Offensive des Gegners gerechnet werden. Diese gefährdete zunächst die Erste Armee, die bei ihrer Schwäche an einen erfolgreichen Widerstand nicht hätte denken können. Die Weisungen, die Moltke daher an Steinmetz gelangen ließ, wiesen ihn auf vorsichtiges Verhalten, Abwarten des Eintreffens der zurück befindlichen Zweiten Armee und ein Verbleiben in der linken Flanke eines etwaigen feindlichen Vormarsches hin. Auch die Zweite Armee konnte in kritische Lage geraten, wenn die Franzosen überraschend in allgemeiner Richtung auf Mainz vorgingen. Moltke hatte für diesen Fall einstweilen die Anordnung getroffen, daß die Zweite Armee ihre zuerst ausgeladenen Teile bis in die Linie Alsenz—Göllheim—Grünstadt vorschieben sollte. In einer Denkschrift vom 29. Juli spricht er sich dahin aus, daß diese Linie im Falle eines feindlichen Angriffs zunächst zu halten sei, daß man in ihr aber voraussichtlich bald eine Überlegenheit versammeln und dann selbst unter Mitwirkung der anderen Armeen zum Gegenstoß übergehen könne. Hierzu war

*) Später folgten: I. Armeekorps und 1. Kav. Div. (wurden der Ersten Armee zugeteilt),
II. = (wurde der Zweiten Armee zugeteilt),
VI. = = 2. = = (wurden der Dritten Armee zugeteilt).

Digitized by Google

nur erforderlich, daß die Dritte Armee mit der ihr gegenüberstehenden numerisch unterlegenen Gruppe Mac Mahons so schnell wie möglich abrechnete, um aldann für eine Verwendung gegen die rechte Flanke der französischen Hauptmacht frei zu sein,




Skizze 6. Der Aufmarsch Ende Juli 1870.

während die Erste Armee in deren linke Flanke stieß. Was Moltke vorschwebte, war also auch hier die große Umzingelungsschlacht. Sie würde dem Kriege in wenigen Tagen ein Ende bereitet haben, kam aber nicht zur Ausführung, weil die französische Offensive ausblieb.

Digitized by Google

Diesen Traum hatte Napoleon, angesichts des Zustandes seiner Armee, bald begraben müssen, um dann in völligen strategischen Bankerott zu verfallen. Weil aber doch schließlich etwas geschehen mußte, wurden nicht weniger als drei Armeekorps ganz im Sinne einer „galante bataille“ zu einer gewaltsamen Erkundung gegen ein schwaches preußisches Grenzschutzdetachement in Saarbrücken angesetzt. Die Hauptsache dabei war, daß der jugendliche Prinz Louis Napoleon den ersten Kanonenschuß abgab und ein glänzender Sieg nach Paris gedrahtet wurde. Im übrigen blieb man, trotz zahlreicher nutzloser Hin- und Hermärsche, im allgemeinen in der ursprünglichen, wenig zweckmäßigen Aufstellung in zwei Gruppen. Am 5. August aber, nachdem auf dem südlichen Flügel die taktische Berührung bereits stattgefunden und das Treffen von Weißenburg mit völliger Niederlage einer französischen Division geendet hatte, befahl Napoleon wiederum eine neue Einteilung seiner Streitkräfte. Danach sollte Mac Mahon mit dem I. Korps bei Straßburg, dem V. bei Bitsch und dem noch sehr unfertigen VII. Korps bei Colmar und Belfort eine Armee bilden, während eine „Armée du Rhin“ unter Bazaine aus den im Raume Saarlouis—Saargemünd—St. Avold—Bolchen befindlichen Armeekorps II., III. und IV. aufgestellt wurde. Diese Korps waren in ihrer Zusammensetzung sehr verschieden. Keiner der beiden Armeen wurde ein bestimmter Auftrag gegeben und für keine ein besonderer Stab gebildet, da die Marschälle nebenbei die Führung ihrer Armeekorps behalten sollten. Der Kaiser selbst behielt sich die oberste Leitung und die Verfügung über die Garden, die Kavallerie- und Artillerieresserven, sowie über das noch immer in der Versammlung bei Châlons befindliche VI. Armeekorps vor. Er befahl außerdem mitunter auch unmittelbar an einzelne Divisionen, ohne Korps- und Armeeführer anderseits die notwendigsten Mitteilungen über seine Absichten zu machen — kurz es herrschte ein allgemeiner grenzenloser Wirrwarr.

Die Divisionen lagerten schließlich an beliebigen, ihnen angewiesenen oder selbst gewählten Punkten im Gelände, ohne eine Ahnung zu haben, was sie eigentlich tun sollten, ohne zu wissen, wo sich ihre Nachbartruppen befanden, ohne Vorstellung davon, daß der Anmarsch des deutschen Heeres bereits in vollem Gange war und das Unheil stündlich über sie hereinbrechen konnte.

Am 2. August früh langte das Große Hauptquartier in Mainz an. Wenngleich die bis zu diesem Zeitpunkt dort eingetroffenen Nachrichten noch immer die Möglichkeit einer französischen Offensive über die Saar offen ließen, so war doch am nächsten Tage bereits zu erkennen, daß der Feind sich zu solchem Entschluß wohl kaum noch aufraffen würde. Da inzwischen die Masse der Zweiten Armee ausgeladen war, so stand dem Beginn des Vormarsches anderseits kein Hindernis mehr im Wege. Immerhin konnten die Franzosen auch später noch zum Angriff schreiten. Dann kam es darauf an, daß die Spitzen der Zweiten Armee, die im wesentlichen auf nur zwei Straßen angewiesen war, sich nicht durch Überlegenheit angreifen ließen und daß die Erste Armee sich bereithielt, sie zu unterstützen. Aus diesen Erwägungen entsprang Moltkes Telegramm an Steinmetz und Prinz Friedrich Karl vom 3. August 11 Uhr vormittags: „Zögerndes Verhalten der Franzosen läßt erwarten, daß Zweite Armee am 6. d. Mts. vorwärts der Waldzone von Kaiserslautern versammelt werden kann. Wenn schnelles Vorrücken des Feindes nicht zu verhindern, eventuell Konzentration

Digitized by Google

der Zweiten Armee hinter der Lauter. Zusammenwirken beider Armeen in der Schlacht beabsichtigt, Erste Armee von St. Wendel, eventuell von Baumholder aus." Hierzu sollte sie sich am 4. August zunächst um Tholey sammeln.

Der Dritten Armee ging die Weisung zu, ihren zur Klärung der Verhältnisse in der linken Flanke notwendigen Vorstoß auf Straßburg nicht über Hagenau hinaus auszudehnen, sondern sich von dort durch Rechtsabmarsch an die obere Saar der allgemeinen Angriffsrichtung der Hauptkräfte anzuschließen. Wenn es ihr gelang, Mac Mahon, dessen Truppen sie jedenfalls wesentlich überlegen war, zu schlagen, so sollte ein solcher Teilerfolg der obersten Heeresleitung höchst willkommen sein. Wich der Gegner aber südwärts aus, so sollte der Kronprinz sich nicht von der Hauptentscheidung abziehen lassen.

Diese dachte sich Moltke, nachdem es klar geworden war, daß Napoleon auf offensives Handeln verzichtete, in einem Kampf an der Saar, hinter der er die Franzosen nunmehr in fester Stellung annahm. Er wollte, wie aus seinen Anordnungen klar hervorgeht, dabei den frontalen Angriff der Zweiten Armee durch die beiden vorwärts gestaffelten Flügelarmeen unterstützen, den Feind auch hier wieder in eiserne Umarmung nehmen. Für das Gelingen dieses Planes war zunächst ein gleichzeitiges Vorbrechen aller drei Armeen über die Saar, und zwar in möglichst breiter Front, erforderlich. Daß es hierzu nicht gekommen ist, hat seine Gründe in den Maßnahmen des Feindes, der seinen Abzug einleitete, ohne ernsthaften Widerstand zu leisten, in Eigenmächtigkeiten bei der Ersten und in nicht ganz glücklichen Dispositionen bei der Dritten Armee.

Zunächst brachte Steinmetz seine Truppen am 4. August nicht in der befohlenen Weise, sondern im Dreieck Tholey—Lebach—Ottweiler unter. Er setzte sich damit auf die Anmarschstraße des rechten Flügels der Zweiten Armee. Moltke, hiervon in Kenntnis gesetzt, genehmigte allerdings diese Aufstellung, um den Truppen unnütze Märsche zu ersparen, befahl aber gleichzeitig, daß die Erste Armee nunmehr bis auf weiteres stehen bleiben sollte, damit die Versammlung aller drei Armeen an der Saar möglich wurde. Nun kam es jedoch, daß die Zweite Armee in ihrem Drange, mit den beiden voraus befindlichen Flügelarmeen auf die gleiche Höhe zu gelangen, mit ihren Anfängen bereits am 5. August bis Neunkirchen und Zweibrücken, mit ihrer selbständigen Kavallerie bis an die Saar vorrückte. Da litt es den alten Steinmetz nicht länger mehr in der befohlenen Aufstellung!

Aus Besorgnis, in die zweite Linie gedrängt zu werden, und in der Meinung befangen, daß er, wie bei Nachod und Skalitz, so auch hier den Nachbartruppen die Entwickelung aus schwierigen Engwegen erkämpfen müsse, ordnete er für den 6. August den Vormarsch auf Völklingen und Saarbrücken an, wo, wie er wußte, der nächste Feind stand. Selbst ein Befehl Moltkes, der ihn für diesen Tag in die Richtung auf Saarlouis nach Hellenhausen wies, blieb ohne Eindruck. Mit dieser Maßnahme setzte sich Steinmetz noch mehr vor die Front der Zweiten Armee, diese in empfindlichster Weise in ihrer Bewegungsfreiheit behindernd. Schlimmer noch war es, daß er nunmehr allein auf den Feind stieß. Als die 14. Division bei Saarbrücken ankam, und ihr Führer auf den Höhen jenseits des Flusses nur noch schwache feindliche Nachtruppen zu erkennen glaubte, entschloß er sich, diese zu vertreiben. Da er aber



Digitized by Google

bei diesem Unternehmen nicht nur auf schwache Kräfte, sondern auf das ganze zu energischem Widerstand entschlossene und in vorzüglicher Stellung befindliche II. französische Korps (Frossard) stieß, geriet er bald in kritische Lage. Soweit der Kanonendonner zu hören war, eilten nun deutsche Truppen herbei, den bedrängten Kameraden zu Hilfe. Tropfenweise trafen Bataillone und Batterien von der 16. und 5. und schließlich auch die Vorhut der 13. Division über Völklingen auf dem Schlachtfelde ein. Sie konnten nicht einheitlich eingesetzt, sondern mußten je nach der Not des Augenblicks verwendet werden. Der jeweilig älteste anwesende General übernahm das Kommando, so daß von einer planmäßigen Schlachthandlung keine Rede war. Wenn trotzdem das wilde Raufen mit einem Abzug der Franzosen endete, so ist das in erster Linie der hervorragenden Tüchtigkeit der preußischen Infanterie zuzuschreiben. Spichern ist nicht der Sieg der oberen Führung. Ihn haben Leutnants und Grenadiere allein erfochten! Ferner kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Franzosen ihre Niederlage in hohem Grade selbst verschuldet haben. Wenn Bazaine mit den vier Divisionen des III. Korps, die sämtlich zwischen Saargemünd und St. Avold standen und das Schlachtfeld in wenigen Stunden erreichen konnten, eingegriffen hätte, so wäre es ihm ein Leichtes gewesen, die nach und nach über die Saar vorbrechenden deutschen Abteilungen mit blutigen Köpfen heimzuschicken. Aber der Marschall gab Frossard weder einen klaren Rückzugsbefehl, noch sandte er ihm Verstärkungen. Um wenigstens etwas zu tun, nahm er einige unwesentliche Änderungen in der Aufstellung des III. Korps vor, ließ aber im übrigen die Dinge gehen wie sie wollten. Den Unterführern aber, die auch ohne Befehl von oben in die Schlacht hätten eingreifen müssen, fehlte jener Geist der Initiative, der sich auf deutscher Seite am gleichen Tage in so glänzendem Lichte zeigte. —

Auf dem entgegengesetzten Flügel wurde ebenfalls am 6. August eine blutige Schlacht geschlagen. Schon am 4. August überschritt dort die Dritte Armee die Lauter, traf bei Weißenburg auf die vorgeschobene Division Douay vom I. französischen Korps und warf sie, da sie von Mac Mahon weder rechtzeitig zurückgezogen noch unterstützt wurde, in Auflösung zurück. In ihrem weiteren Vormarsch auf Straßburg sah sich die Armee jedoch in ihrer rechten Flanke bedroht, da Mac Mahon seine Kräfte hinter der Sauer in einer starken Stellung bei Wörth – Reichshofen zusammenzog. Außer dem durch das völlig nutzlose Opfer einer Division erheblich geschwächten I. Korps traf daselbst noch rechtzeitig eine Division des VII. Korps von Straßburg her ein, während das V. Korps (Failly) untätig in seiner Stellung verblieb. Es war bei Bitsch zur Verbindung zwischen beiden französischen Heeren belassen, aber Mac Mahon ebenfalls unterstellt worden. Es erhielt jedoch von diesem so unklare Befehle und zeigte selbst so wenig Tatendurst, daß es, während rechts und links erbittert gefochten wurde, einfach gar nichts tat. Die schließlich doch noch in Richtung auf Wörth abgesandte Division Lespart traf dort zu spät ein, um der inzwischen entbrannten Schlacht noch eine Wendung zugunsten der Franzosen geben zu können.

Am 5. August abends hatte die Dritte Armee, im wesentlichen noch mit der Front nach Süden, im Gelände zwischen Weißenburg und Hagenauer Wald, haltgemacht. Für den folgenden Tag wollte der Kronprinz den Frontwechsel nach Westen vornehmen und aufmarschieren, um erst am 7. August dem Gegner zu Leibe zu gehen.

Digitized by Google

Bei der nahen taktischen Berührung aber, die zwischen dem V. preußischen und II. bayerischen Korps einerseits sowie den französischen Vorposten an der Sauer anderseits eingetreten war, entwickelte sich auch hier, entgegen dem Willen der obersten Führung, die Schlacht. Sie endete, angesichts der erheblichen Überlegenheit der Deutschen, mit völliger Niederlage der am Kampf beteiligten fünf französischen Divisionen, die an 600 Offiziere und 20000 Mann verloren. Aber die Nachteile der Improvisation blieben auch hier nicht aus. Da eine einheitliche Schlachthandlung nicht stattfand, erreichten Truppen, die zur Umfassung der feindlichen Flügel und zum Verlegen des Rückzuges der Franzosen hätten verwendet werden können, das Schlachtfeld überhaupt nicht mehr. Die 4. Kavallerie-Division, die beim Überschreiten der Grenze in die zweite Linie verwiesen worden war, anstatt vorausgesandt zu werden, konnte nicht rechtzeitig zur Stelle geschafft werden, um dem fliehenden Feind auf den Fersen zu bleiben. So wurde es Mac Mahon möglich, seine zerstreuten Truppen am 8. August bei Saarburg zu sammeln und mit dem kampflos von Bitsch zurückgegangenen V. Korps zu vereinigen, um dann beide, zum Teil mit Hilfe der Eisenbahn, nach Châlons zu überführen.

Durch die Schlacht bei Wörth wurde der rechte Flügel des strategischen Aufmarsches der Franzosen zertrümmert. Damit wurde die Dritte Armee frei. Sie konnte nunmehr, Moltkes ursprünglichem Plane entsprechend, an die obere Saar abrücken, um gemeinsam mit den anderen beiden Armeen der Deutschen gegen das feindliche Hauptheer verwandt zu werden. Tatsächlich ging der Kronprinz auch in dieser Richtung vor. Da aber die Fühlung mit dem Feinde verloren gegangen, die Lage infolgedessen sehr unklar war, man auch bei Bitsch starke Kräfte des Feindes vermutete und mehrere kleine Festungen die Wege sperrten, so geschah dieses Vorgehen so langsam und vorsichtig, daß die Armee erst am 12. August, also vier Tage später als der Feind, die Saar zwischen Saargemünd und Saarburg erreichte. Inzwischen aber war der rechte Flügel der Deutschen dem auf Metz weichenden Feinde gefolgt. So fiel denn der von Moltke beabsichtigte große Aufmarsch der gesamten deutschen Kräfte an der Saar mit darauf folgender Entscheidungsschlacht, in der die Zweite Armee in der Front, die Erste und Dritte umfassend gegen die Flanken des Feindes vorgehen sollten, ins Wasser. Wäre Spichern nicht geschlagen worden, so würden die Franzosen voraussichtlich stehen geblieben sein, um den feindlichen Vormarsch in befestigter Stellung abzuwarten. Und hätte dann noch die Dritte Armee die Entfernung vom Schlachtfelde von Wörth bis zur Saar nur in annähernd der gleichen Zeit zurückgelegt, wie die fliehenden Scharen Mac Mahons, so würde Sedan nicht erst an der belgischen Grenze, sondern schon drei Wochen früher im Gelände von Püttlingen—Saint Avold geschlagen, der Krieg vielleicht beendet worden sein.

Wenn auch dieses Ideal nicht erreicht wurde, so blieb doch die Hauptsache, daß zwei glänzende Siege erfochten worden waren. Auf dieser Grundlage baute Moltke nun weiter, das ganze Schwergewicht des moralischen Erfolges in seine Rechnung einstellend. Für diese diente als Basis die Feststellung des Verbleibes der feindlichen Armeen sowie der Entschluß, sie aufs neue und so bald wie möglich zur Schlacht zu zwingen. Am 7. August noch nahm Moltke an, daß man sich einer Offensive der Rheinarmee gegen die auf dem westlichen Saarufer befindlichen, durch den Kampf bei


Digitized by Google

Spichern hart mitgenommenen Kräfte versehen müsse. Steinmetz erhielt daher den Befehl, sich einstweilen in der eroberten Stellung zu behaupten. Da mit der Möglichkeit gerechnet wurde, daß Mac Mahon zur Vereinigung mit dem Kaiser über Bitsch herankommen werde, wurde der linke Flügel der Zweiten Armee am 8. August bis in die Gegend von Rohrbach vorgeschoben. Wenn er, wie es tatsächlich der Fall war, dort nicht auf die bei Wörth geschlagenen Teile des Gegners stieß, so deutete das nach Moltkes Ansicht darauf hin, daß der Gegner seine Vereinigung mehr südlich, etwa in der Gegend von Saarburg, bewerkstelligen wolle. Für diesen Fall wäre ein Einschwenken der Zweiten und Ersten Armee nach Süden das Richtigste gewesen. Aber erst am 9. August abends, nachdem das Große Hauptquartier von Mainz nach Saarbrücken verlegt worden war, vermochte Moltke die Dinge so genau zu übersehen, daß er in der Lage war, die Bewegungen der drei Armeen einheitlich zu regeln. Hierfür war maßgebend, daß die anscheinend auf Metz zurückgegangene Rheinarmee, auf diese Festung basiert, jeden Augenblick wieder zur Offensive übergehen konnte und daß die Dritte Armee endlich die verloren gegangene Fühlung mit Mac Mahon wieder herstellen mußte. In ersterer Beziehung galt es, durch besondere Dispositionen dafür zu sorgen, daß ein etwaiger Vorstoß der Franzosen nicht einen schwachen Punkt des breiten und tiefen deutschen Anmarsches traf. Der kritische Augenblick war der nunmehr mit allen Kräften südlich Metz auszuführende Moselübergang. Entweder konnten sich die Franzosen während desselben auf die schon jenseits des Flusses befindlichen Teile der Deutschen werfen, oder die noch auf dem östlichen Ufer zurückgebliebenen Truppen angreifen, dergestalt die durch das Hindernis verursachte Trennung ihres Gegners ausnutzend. Die rechte Flanke der Deutschen blieb unter allen Umständen gefährdet, solange sich starke französische Kräfte noch bei Metz befanden. Moltkes Bestreben ging daher in den folgenden Tagen darauf hin, durch die zweckmäßig wechselnde Gruppierung der Korps und Armeen zueinander einem französischen Vorstoß von Metz her eine ebenbürtige oder überlegene Streitmacht entgegenzustellen. Diese Vorsorge erwies sich jedoch als überflüssig, da man bald erkannte, daß die Rheinarmee durch die Festung hindurch auf das linke Moselufer überzugehen begann. Nun hieß es wieder, die eng versammelten Armeekorps der Ersten und Zweiten Armee auseinanderzufalten, um so schnell wie möglich an verschiedenen Stellen ebenfalls die Mosel überschreiten zu können. Die Zweite Armee sollte damit beginnen, die Erste, die sich ebenfalls an die Mosel oberhalb der Festung heranzuschieben hatte, den Übergang gegen die Festung decken. Falls die Franzosen sich dann westlich der Mosel auf die Zweite Armee warfen, konnte diese nötigenfalls auf die Dritte Armee ausweichen, während die Erste, nur Beobachtungstruppen gegen Metz stehen lassend, ihnen über den Fluß in den Rücken ging. Die Dritte Armee endlich hatte in Richtung Nancy und südlich möglichst beschleunigt Terrain zu gewinnen. Alle Armeen sollten ihre Kavallerie-Divisionen, als die wichtigsten Träger der strategischen Aufklärung, weit vorausenden.

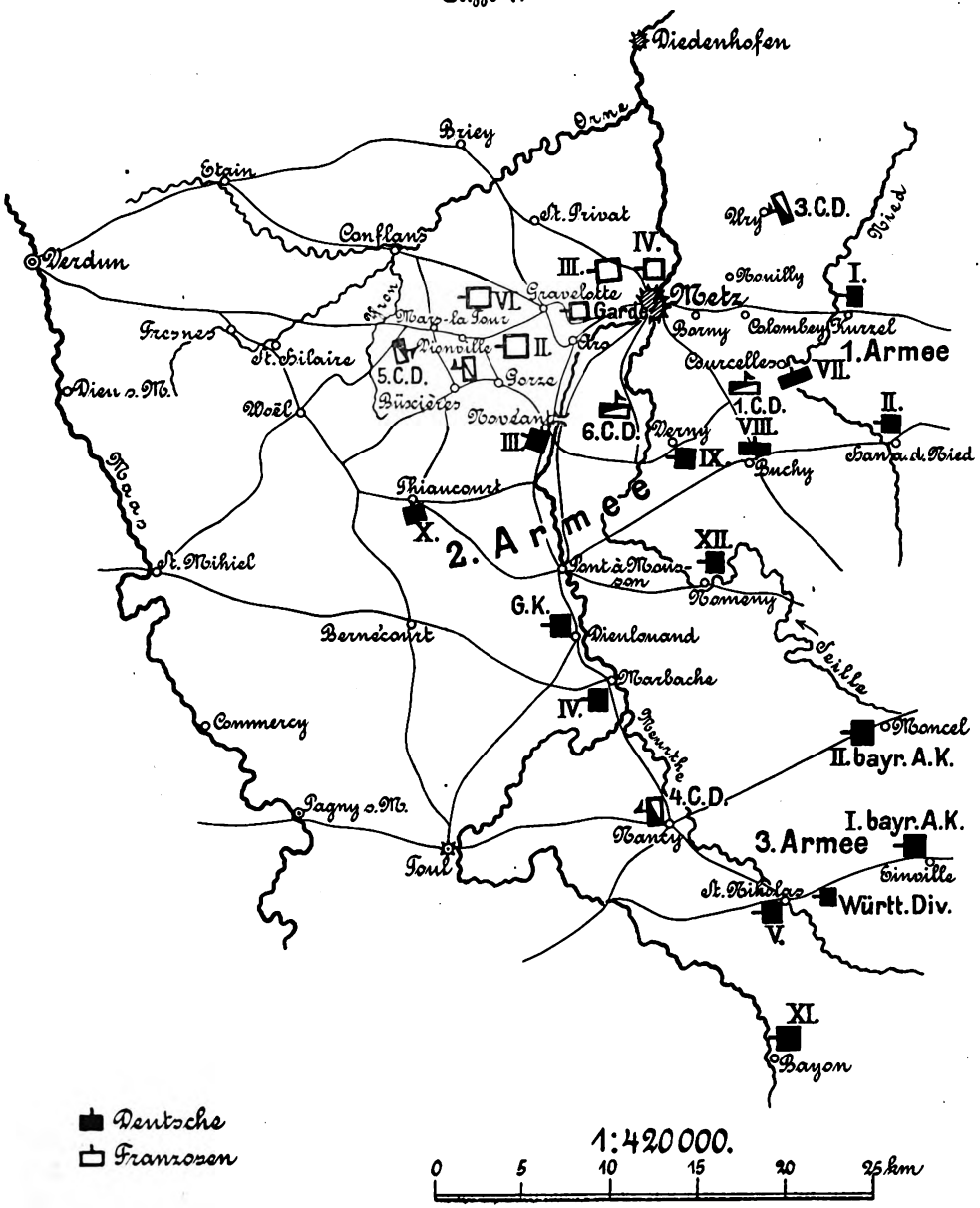
Unter diesen Gesichtspunkten, die dem ursprünglichen Operationsplan Moltkes vollkommen entsprechen, vollzog sich der Marsch der Deutschen von der Saar zur Mosel „als eine der großen reinlichen Operationen voll altnapoleonischen Geistes, auf die moderneren und größeren deutschen Verhältnisse übertragen".*)

*) Stählin, Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71, Seite 64.

Digitized by Google

Auf gegnerischer Seite sehen wir hingegen nichts als Ratlosigkeit und Verwirrung. Daß man auf ein Bündnis mit Österreich oder eine Landung an der

Skizze 7.




**Stellungen am 15. August 1870 abends.**

preußischen Küste nicht mehr zählen, daß man vorläufig überhaupt nichts Ernstes unternehmen konnte, sondern zunächst einmal weiter im Inneren des Landes alle verfügbaren Kräfte sammeln müsse, war auch dem wildesten Preußenfresser inzwischen klar

Digitized by Google

geworden. Und doch geschah nichts, um diesen Rückzug, als dessen nächstes Ziel das Lager von Châlons, wo zahlreiche Reserven in der Organisation begriffen waren, richtig erkannt wurde, in die Wege zu leiten. So verloren, während die Deutschen marschierten, die Franzosen kostbare Zeit. Als dann endlich der Entschluß gefaßt wurde, unter dem Schutz von Metz über die Mosel zu gehen, geschah dies in so unpraktischer Weise wie irgend möglich. Die ganze Rheinarmee, etwa 175000 Mann mit ihrem gewaltigen Troß, wurde auf die Chaussee Metz—Gravelotte gesetzt, um erst von diesem Punkte aus in zwei Kolonnen über Conflans und Mars-la-Tour Verdun zu erreichen. Inzwischen begann in Paris, wo nach kurzem Siegestaumel allgemeine Bestürzung sich der Geister bemächtigt hatte, die Revolution ihr Haupt zu erheben. Schon wurde in öffentlicher Kammersitzung die Abdankung des Kaisers erörtert. Zum mindesten sollte er sofort das Oberkommando an Bazaine abgeben, den einzigen Mann, der nach dem Urteil der öffentlichen Meinung noch imstande war, Frankreich zu retten. Diesem Verlangen kam Napoleon am 12. August nach. Aber erst am 16. morgens verließ er die Armee. —

Bazaine war nicht der Mann, eine verfahrene Situation durch einen kräftigen Entschluß zu retten. Er legte, auch nachdem er den Oberbefehl über die gesamten französischen Kräfte übernommen, die gleichen Eigenschaften an den Tag, die er am 6. August bewiesen hatte, eine rätselhafte Unkenntnis der Elemente des großen Krieges und eine daraus hervorgehende, an völlige Apathie streifende Untätigkeit. Sein Rückzugsbefehl vom 13. August enthielt keine Nachrichten vom Feinde, keine Anordnungen zur Überwachung des Moseltales von Metz bis Pont-à-Mousson, wo jeden Augenblick die Spitzen der deutschen Armeekorps erscheinen konnten, keine Befehle zur Zerstörung der dortigen Brücken, keine Angaben über die Aufbruchzeiten der einzelnen Korps und ihrer Trains, deren Einfädelung auf der einzigen gewählten Marschstraße Aufgabe des Oberkommandos gewesen wäre, keine Angabe, wer den Abmarsch zu decken habe. Angesichts einer solchen Führung konnte die Katastrophe nicht ausbleiben!

Am 14. August morgens begann die Bewegung. Den endlosen Wagenkolonnen vermochten die Truppen nur langsam, unter fortwährenden Stockungen zu folgen, und als der Avantgardenkommandeur des VII. Armeekorps, Generalmajor Freiherr von der Goltz bemerkte, daß der Gegner die Hochfläche von Borny zu räumen begann, ging er unverzüglich zum Angriff über, seinen Entschluß allen Nachbarabteilungen übermittelnd. So entsprang auch die dritte Schlacht dieses Krieges der Initiative eines Unterführers. Dieses Mal aber traf sie das Richtige; denn es kam darauf an, die Franzosen am Abmarsch nach Westen zu verhindern und der Zweiten Armee die Zeit zu verschaffen, auf dem Umwege südlich um Metz herum, die auf Verdun führende Rückzugsstraße des Feindes zu gewinnen. Dieser Zweck ist in der Schlacht von Colombey—Nouilly vollauf erreicht worden, da nicht nur die zunächst angegriffenen französischen Abteilungen nicht abmarschieren konnten, sondern auch andere, die bereits in vollem Abzuge waren, wieder kehrtmachten, um ihren bedrängten Kameraden zu Hilfe zu eilen. An der Richtigkeit des auf preußischer Seite gefaßten Entschlusses vermag auch die Tatsache nichts zu ändern, daß nach neueren Forschungen die französischen Korps wegen Verstopfung der Straße Metz—Gravelotte wahrscheinlich am 14. August überhaupt nicht hätten abmarschieren können, der eigenmächtige Angriff der

Digitized by Google

Avantgarde des VII. Armeekorps demnach vielleicht gar nicht erforderlich gewesen wäre, um sie festzuhalten. Um so verhängnisvoller erscheint jedoch, wenn dem so ist, die Heerführung Bazaines. Er hätte sich dann eben nicht mit der Behauptung seiner Stellungen begnügen dürfen, sondern mit allen östlich Metz noch verfügbaren Kräften zum Gegenstoß schreiten müssen!

Erst im Laufe des 15. August erhielt Moltke die Überzeugung, daß Bazaine das rechte Moselufer endgültig aufgegeben habe. Wieweit er aber im Rückzug nach Westen bereits gelangt war, blieb einstweilen unbekannt; denn die Franzosen waren hinter den Festungswerken von Metz verschwunden, so daß die taktische Berührung aufgehört hatte. Wenn man sie am Abzug in das Innere des Landes verhindern wollte, so war das nur durch doppelte Marschleistungen, einen beschleunigten Übergang über die Mosel südlich Metz und Einschwenken nach Norden zu erreichen. Demgemäß erhielt Prinz Friedrich Karl die so berühmt gewordene Direktive: „Die Früchte des Sieges (von Colombey—Nouilly) sind nur durch eine kräftige Offensive der Zweiten Armee gegen die Straßen von Metz sowohl über Fresnes wie Etain nach Verdun zu ernten", während Steinmetz aufgetragen wurde, seinen Übergang über die Mosel durch Linksschiebung seiner Kräfte ebenfalls einzuleiten.

Der Schwerpunkt der Handlung lag nunmehr beim Prinzen Friedrich Karl. Ihm hatte Moltke ganz überlassen, wie er jene Direktive ausführen wollte, mußten ihm doch die Nachrichten über den Verbleib des Feindes, mit dem die 5. Kavallerie-Division bald wieder Fühlung hatte, viel eher zukommen als dem Großen Hauptquartier. Immerhin war der Armee die Richtung nach Norden unzweideutig empfohlen worden. Prinz Friedrich Karl aber wähnte den Feind viel weiter westlich als es tatsächlich der Fall war. Nicht mehr an der Mosel, sondern an der Maas glaubte er ihn suchen zu müssen. Daher beschloß er, anstatt gegen die Straße Metz—Verdun, in genau westlicher Richtung vorzugehen. Nur das auf dem äußersten rechten Flügel befindliche Dritte Armeekorps sowie die 5. und 6. Kavallerie-Division sollten nach Norden vorstoßen. Das X. Armeekorps wurde so auf Saint Hilaire angesetzt, daß es dem III. im Falle der Not Hilfe bringen konnte.

Der Feind hatte jedoch die Gegend hart westlich Metz noch keineswegs verlassen. Infolge der unglücklichen Anordnungen Bazaines befand sich die gesamte Rheinarmee noch am 15. August abends daselbst in „drangvoll fürchterlicher Enge".

So kam es, daß das III. Armeekorps, das eigentlich den Abmarsch der Zweiten Armee zur Maas gegen Metz nur sichern und etwaige französische Arrieregarden zersprengen sollte, tatsächlich auf die ganze Rheinarmee stieß. Hierdurch wurde für Bazaine eine außerordentlich günstige Lage geschaffen. Es besteht kein Zweifel, daß es ihm möglich gewesen wäre, mit erdrückender Übermacht über das III. Armeekorps und demnächst auch über das X. herzufallen und sie zu vernichten, noch ehe andere deutsche Truppen ihnen Hilfe bringen konnten. Geschah dies aber, dann hätten die anderen Korps der Zweiten Armee voraussichtlich nicht standgehalten, sondern wären nach Süden ausgewichen. Erst hierdurch wäre der erstrebte Rückzug über Verdun ins Innere Frankreichs möglich geworden!

Bazaine versäumte auch diese Gelegenheit. Als die französische Armee am 16. August morgens die Vorbereitungen zum Abmarsch traf, fielen die ersten deutschen

Digitized by Google

Granaten in ihre Lagerplätze. Sie kamen von der 5. Kavallerie-Division, die aus westlicher Richtung erschien, den Franzosen also die nächste auf Verdun führende Straße bereits verlegt hatte. Bald langte auch die 6. Kavallerie-Division an und ließ ihre Artillerie spielen. Verblüfft und verwirrt blieben die Franzosen stehen. Der befohlene Abmarsch über Mars-la-Tour wurde sofort aufgegeben. Allmählich entwickelten sich gegen die preußischen Schwadronen an der Straße Vionville-Gravelotte mit der Front nach Süden nicht weniger als drei Armeekorps (II., VI., Garde-) während zwei andere (II. und IV.), die eigentlich über Etain abziehen sollten, ebenfalls in Richtung auf den Kanonendonner einschwenkten. So stieß denn das III. Armeekorps, das nach beschwerlichem Marsche bei drückender Hitze in zwei Kolonnen über Gorze und Buxières herankam, mitten in ein Wespennest hinein. Die nun folgende Schlacht ist der Heldenkampf der Brandenburger gegen die ganze Rheinarmee, der Ehrentag Konstantins v. Alvensleben, ihres kommandierenden Generals. Wohl leuchtete es diesem ein, daß hier ein glänzender Sieg nicht zu erfechten war; aber er war sich darüber klar, daß der zu erzielende strategische Gewinn selbst das Opfer eines der besten Korps der deutschen Armee aufwog. Es handelte sich darum, die Franzosen festzuhalten, bis die in falscher Richtung angesetzten übrigen Streitkräfte der Zweiten Armee herankommen konnten. Darum suchte Alvensleben durch immer neue Offensivstöße den Gegner über die eigene Schwäche zu täuschen, und seine brave Truppe leistete hierin schier Unmögliches. Trotzdem wäre das III. Korps schließlich überwältigt worden, wenn nicht im Laufe des Nachmittags Teile des X. Armeekorps von Westen, der Ersten Armee von jenseits der Mosel her ihm zur Hilfe geeilt wären, und wenn nicht die zahlreiche zur Stelle befindliche Kavallerie in immer neuen Attacken sich eingesetzt hätte, um der schwer ringenden Infanterie Luft zu machen. Gegen vier Uhr nachmittags erschien Prinz Friedrich Karl auf der Wahlstatt, billigte die von Alvensleben getroffenen Maßnahmen und übernahm selber die weitere Leitung der Schlacht. Noch im Abendgrauen befahl er einen allgemeinen Vorstoß auf der ganzen Linie, nicht weil er noch auf einen endgültigen Sieg hoffte, sondern um dem Gegner zu zeigen, daß es ihm nicht gelungen war, die weit schwächeren Angreifer abzuschütteln. Erst gegen 9 Uhr machte die Dunkelheit dem blutigen Ringen eine Ende. Freund und Feind verbrachten, Gewehr im Arm, die Nacht auf dem Schlachtfelde, bereit im Morgengrauen den Kampf zu erneuern.

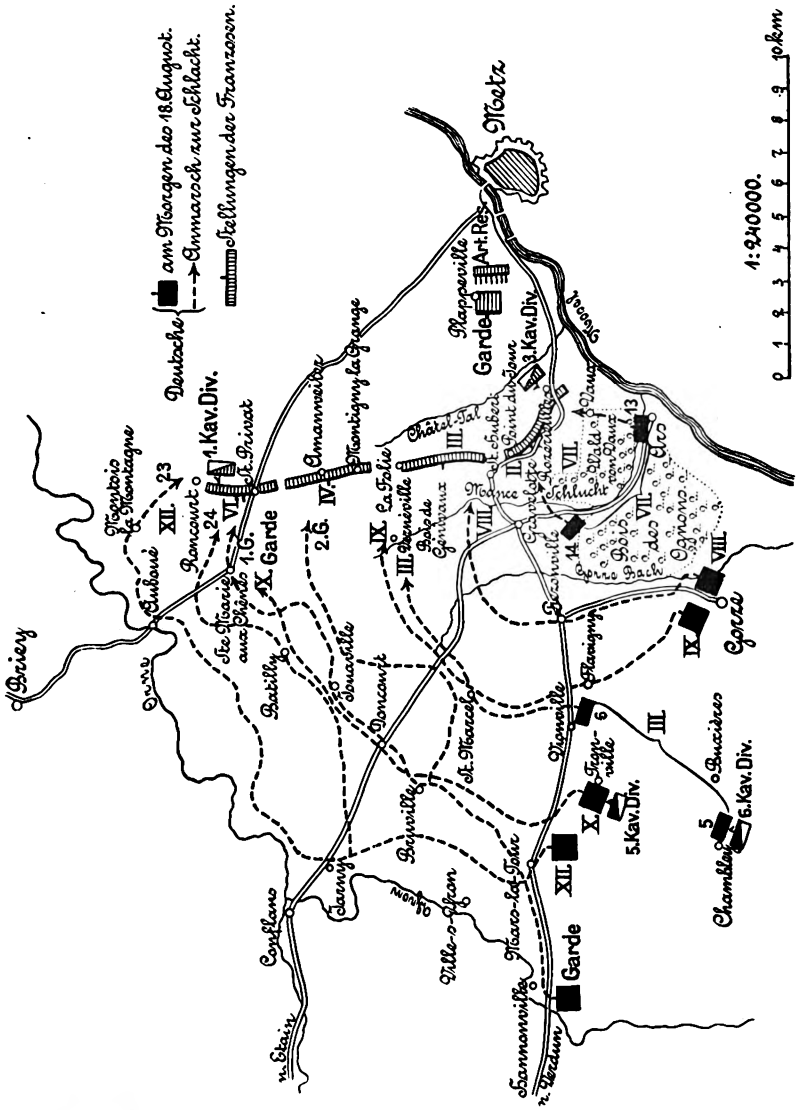
Die ursprünglich für die Franzosen so günstige Situation aber verschob sich über Nacht immer mehr in ihr Gegenteil. Nur kurz sind im Kriege die Augenblicke, in denen das Zusammentreffen günstiger Umstände dem Führer besondere Siegeschancen bietet. Sie schnell zu erkennen und mit allen verfügbaren Mitteln auszunutzen, ist wahre Kriegskunst. Geschieht dies nicht, so werden des Feindes Gegenmaßregeln wirksam, und allmählich tritt ein völliger Wechsel der Lage ein.

So war es auch hier. Nur im Angriff durfte Bazaine am 16. August sein Heil suchen. Begnügte er sich damit, in der Verteidigung eine an sich wertlose Stellung zu behaupten, so verlor er nur kostbare Zeit. Während er stand und kämpfte, marschierten die am Kampf noch nicht beteiligten deutschen Truppen auf den Kanonendonner, und wenn er sich am Morgen des 17. August doch noch zum Angriff entschlossen hätte, so würde er nicht nur auf zwei, sondern schon auf sieben deutsche Armeekorps gestoßen sein. Mit An-

Digitized by Google

griffsgedanken aber hat der Marschall sich überhaupt nicht beschäftigt, da das kühne Auftreten Alvenslebens ihn von Anfang an zu einer wesentlichen Überschätzung des Feindes verleitete. Für ihn kam, nachdem die große Straße auf Verdun nicht zurückgewonnen worden war, nur ein Abmarsch auf den beiden nördlichen Wegen über

Skizze 8.




Die Schlacht von Gravelotte-St. Privat, 18. August 1870.

Etain und Briey in Frage. Dieser hätte noch in der Nacht zum 17. August angetreten werden müssen, blieb aber immer ein schwieriges, im Erfolg nicht gesichertes Unternehmen; denn bei der bisher entwickelten verblüffenden Schnelligkeit der Deutschen mußte Bazaine damit rechnen, daß er doch von ihnen ereilt wurde und sich dann, mit der luxemburgisch-belgischen Grenze im Rücken, in weit ungünstigerer Lage werde

Digitized by Google

schlagen müssen als jetzt, da er noch Anlehnung an die Festung Metz besaß. Sich von ihr unter keinen Umständen abschneiden zu lassen, wurde bald zum Angelpunkt seiner Maßnahmen. Da nun die Deutschen im Laufe der Schlacht vom 16. August immer wieder versucht hatten, seinen rechten Flügel zu umgehen, so beschloß er, ihn besser zu sichern. Er schwenkte daher im Laufe des 17. August in eine zweite Stellung zurück, die fast senkrecht zur Schlachtlinie des vorhergehenden Tages lag, auf einem 12 km langen Höhenrücken zwischen Rozérieulles und Roncourt. Da sie außerordentlich stark war und die Deutschen sie nur unter völliger Aufgabe ihrer rückwärtigen Verbindungen angreifen konnten, so mochte er hoffen, daß sie sich an ihr verbluten würden.

Dieser Entschluß Bazaines ist oft als falsch beurteilt worden. Man wird jedoch in genauer Würdigung aller Umstände, namentlich des Zustandes der Armee, die eigentlich nicht mehr operationsfähig war, diesem Urteil kaum beistimmen können. Bazaine mußte, nachdem alle Gelegenheiten, im Angriff Erfolge zu erringen, versäumt worden waren, eine Lage schaffen, in der er seine Kräfte in der Verteidigung zur Geltung zu bringen vermochte. Gelang es ihm, den Angriff der Deutschen abzuschlagen, so kamen diese in eine außerordentlich schwierige Situation, und vor allem wurde die schwer erschütterte Moral seiner Truppen wieder hergestellt. Und das war die Voraussetzung für weitere Erfolge! Nur mußte mit dem Entschluß, sich in der Verteidigung zu schlagen, der andere verbunden sein, dieses mit äußerster Zähigkeit zu tun; denn daß ein Gegner, wie die Deutschen, sich nicht nach einem ersten mißlungenen Versuch kleinmütig zurückziehen würden, war nach dem bisher mit ihnen Erlebten doch wohl klar. Die bleiche Furcht aber, von Metz abgeschnitten zu werden, sollte Bazaine zunächst zu falscher Aufstellung seiner Reserven und dann zu vorzeitigem Abzuge hinter die schützenden Festungsmauern, das Grab seines militärischen Ruhmes, veranlassen.

Stand der Vormarsch des Prinzen Friedrich Karl am 16. August gegen die Maas nicht im Einklang mit der ihm gegebenen Direktive, so war der Angriff Alvensleben völlig im Sinne Moltkes. Als der Chef des Generalstabes am 16. August nachmittags bei seinem Eintreffen in Pont-à-Mousson die erste Nachricht von dem schweren Kampf des III. Armeekorps bei Vionville erhielt, war er bemüht, den Brandenburgern möglichst rasch Unterstützungen zuzuführen. Dies Bestreben deckte sich mit den inzwischen vom Oberkommando der Zweiten Armee getroffenen Maßnahmen. Dieses hatte den Ernst der Lage bei Vionville längst erkannt und das IX. und XII. Armeekorps, sowie die Garde durch Nachtmarsch auf das Schlachtfeld beordert, während das noch weit zurück bei Buchy befindliche II. Armeekorps zunächst im Vormarsch gegen die Mosel belassen wurde, das IV. Armeekorps, das zu weit entfernt war, um herangezogen zu werden, hingegen im Anschluß an die Dritte Armee gegen die Maas weiter marschieren sollte. Jetzt erhielt auch noch die Erste Armee von Moltke den Befehl, mit dem VII. und VIII. Armeekorps die Mosel zu überschreiten und beide auf kürzestem Wege an den Feind zu bringen. Die Auffassung, die Moltke von der Gesamtlage hatte, kommt in einem Schreiben zum Ausdruck, das er am Abend des 16. August an den Chef des Generalstabes der Zweiten Armee, Generalmajor v. Stiehle, richtete. Es heißt

Digitized by Google

dort: „Nach diesseitiger Ansicht beruht die Entscheidung des Feldzuges darin, die von Metz weichende Hauptmacht des Feindes nördlich zurückzuwerfen. Je mehr das Dritte Armeekorps Feinde vor sich hat, um so größer wird der Erfolg morgen sein, wo das X., III., IX., VIII., VII. Armeekorps, bzw. auch das XII. gegen dieselben verfügbar sind."

Moltke wollte also am 17. morgens mit den zur Stelle befindlichen Kräften zum Angriff übergehen. Wir wissen heute, daß dieser Angriff nicht auf einen zu energischer Abwehr entschlossenen, sondern einen in ziemlicher Verwirrung abziehenden Gegner gestoßen wäre und wahrscheinlich einen vollen Erfolg gehabt haben würde. Da aber Prinz Friedrich Karl, der das Eintreffen der Garde und des XII. Armeekorps abwarten wollte, sowie Alvensleben, der auf die Ermattung seiner Truppen hinwies, dagegen sprachen, so befahl der König das Verschieben des Angriffs auf den folgenden Tag.

Merkwürdigerweise war inzwischen die Fühlung mit dem Gegner verloren gegangen. Man hatte sich noch in der Nacht zum 17. August auf Gefechtsentfernung gegenüber gelegen. Als aber Moltke auf Grund des Königlichen Entschlusses seine Anordnungen für den 18. August treffen wollte, stellte es sich heraus, daß der Gegner abgezogen war, ohne daß man wußte, wohin. Wohl selten ist in derartiger Unsicherheit eine große verwickelte Lage klar erkannt worden, als von Moltke in dem Augenblicke, da er auf der Höhe von Flavigny um $1^{45}$ nachmittags seinen Befehl für den folgenden Tag ausgab. Es heißt dort: „Die Zweite Armee wird morgen, den 18., um 5 Uhr früh antreten und mit Echelons (Staffeln) vom linken Flügel zwischen dem Yron und Gorze-Bach, im allgemeinen zwischen Ville-sur-Yron und Rezonville, vorgehen. Das VIII. Armeekorps hat sich dieser Bewegung auf dem rechten Flügel der Zweiten Armee anzuschließen. Das VII. Armeekorps wird anfangs die Aufgabe haben, die Bewegungen der Zweiten Armee gegen etwaige Unternehmungen von der Seite von Metz her zu sichern."

Diesen Anordnungen lag die Anschauung zu Grunde, daß der Gegner aus seiner Schlachtstellung vom 16. August entweder nach Nordwesten über die Orne abzumarschieren im Begriff sei oder sich auf Metz zurückziehe. Indem nun die Deutschen am folgenden Morgen mit vorgenommenem linken Flügel antraten, hatten sie die Aussicht, wenigstens noch das Ende der feindlichen Kolonnen beim Übergang über die Orne zu fassen und Bazaine erneut zur Schlacht zu zwingen, oder sie konnten im anderen Falle ohne Schwierigkeiten die Front nach Osten herumwerfen.

Bazaine hatte seine Truppen wie folgt verteilt: Das II. Korps stand mit der Front nach Südwesten zwischen Point-du-Jour und Rozérieulles, hinter seinem linken Flügel die Brigade Lapasset vom V. Korps. Die Stellung des Korps war von Natur außerordentlich stark. Ihm gegenüber hatte das deutsche VII. Armeekorps den Nordrand des Waldes von Vaux besetzt. Die beiderseitigen Vorposten lagen sich auf kurze Entfernungen gegenüber. Nördlich anschließend bis La Folie folgte das III., dann bis nördlich Amanweiler das IV. Korps. Das VI. endlich bildete, sich bis Roncourt ausdehnend, den rechten Flügel. Dieser war im Gelände nicht angelehnt. Die Reserve, das Gardekorps, hätte also dorthin gehört. Bazaine

Digitized by Google

aber nahm dieses, ebenso wie die Artillerie-Reserven nach Plappeville hinter den linken Flügel, wo er selbst sich während der ganzen folgenden Schlacht aufhielt.

Als nun am Morgen des 18. August der Vormarsch der Deutschen begann, vollzog er sich im allgemeinen in der Form eines Flankenmarsches auf 5 bis 10 km Entfernung an der Front eines immerhin recht starken und völlig entwickelten Gegners entlang. Die weiteren Maßnahmen der deutschen Führung standen dann unter dem verhängnisvollen Irrtum über die Ausdehnung des rechten französischen Flügels. Moltke und Prinz Friedrich Karl nahmen diesen ziemlich übereinstimmend bei Montigny la Grange und La Folie an. Der Prinz neigte ferner mehr der Ansicht zu, daß der Gegner sich im Abzuge nach Nordwesten befände, während Moltke bald zu der Überzeugung kam, daß er sich zwischen Mance-Schlucht und Châtel-Tal zur Schlacht stellen werde. Er suchte daraufhin die Gesamtheit der deutschen Kräfte zu einheitlichem Einsatz zu bringen, und zwar sollte der Angriff nach einem $10^{30}$ vorm. gegebenen Befehl gleichzeitig seitens der Ersten Armee vom Wald von Vaux aus, durch das IX. Armeekorps gegen Bois de Génivaux und Vernéville, durch den zunächst auf Batilly anzusetzenden linken Flügel der Zweiten Armee von Norden her durchgeführt werden.

Aber diese Anordnungen waren durch die Maßnahmen der Zweiten Armee bereits überholt. Prinz Friedrich Karl hatte dem IX. Armeekorps den Befehl gegeben, den Kampf durch die Entwicklung starker Artillerie zu eröffnen, und General v. Manstein, in der Auffassung befangen, die auf den Höhen bei La Folie und Montigny la Grange lagernden Franzosen seien die letzten Staffeln der auf Briey abmarschierten Rheinarmee, ließ sich über den erhaltenen Befehl hinaus zum vorzeitigen Einsatz auch von Infanterie verleiten. Die Folge war, daß das IX. Armeekorps bald in eine überaus ernste Gefechtslage geriet und nun rechts und links von ihm in die Schlachtlinie geworfen werden mußte, was an Truppen verfügbar war. Trotzdem gelang es nur mit Mühe, die einmal von Manstein erreichte Linie zu behaupten.

Bei der Ersten Armee sah es kaum besser aus. Zwar gelang es dem VIII. Armeekorps, in überaus blutigem Angriff über die Mance-Schlucht hinweg, das befestigte Gehöft St. Hubert dicht vor der französischen Front zu erstürmen, aber jeder Versuch in diese selbst einzudringen, scheiterte mit ungeheuren Verlusten an dem überwältigenden Chassepotfeuer des Gegners. Immer wieder glitt die zusammengeschossene Infanterie in die Deckung der Mance-Schlucht zurück. Trotzdem glaubte Steinmetz gegen 3 Uhr nachmittags rückgängige Bewegungen des Feindes zu bemerken und gab in völliger Verkennung der Lage der 1. Kavallerie-Division den Befehl zur Verfolgung. Auch ihr blieb für die Ausführung dieses Befehls nur die mit Leichenhügeln versperrte Chaussee durch die Mance-Schlucht übrig. Dort setzten sich die Regimenter in Marschkolonnen im Galopp in Bewegung, um nach kurzer Zeit, wie alle anderen Truppenteile, die diesen Weg gegangen, im Feuer zusammenzubrechen.

Ein energischer Führer auf französischer Seite hätte um diese Zeit den rechten deutschen Flügel mit kräftigem Gegenstoß vielleicht über den Haufen rennen können; denn noch stand die Kaiserliche Garde mit Gewehr bei Fuß als Zuschauer des

Digitized by Google

grandiosen Schauspieles untätig bei Plappeville. Aber Bazaine fand diesen Entschluß nicht. Und als gegen Abend das II. Armeekorps nach gewaltiger Marschleistung hinter der arg gelichteten Front der Deutschen bei Rezonville eintraf, war diese Gefahr überwunden.

Inzwischen aber war anderseits die Hoffnung gescheitert, durch das umfassende Eingreifen der Garde gegen den französischen rechten Flügel der Schlacht eine günstige Wendung zu geben. Der ohne genügende Artillerievorbereitung ansetzte Sturm auf St. Privat stieß nicht in die Flanke, sondern auch noch in die Front der Franzosen und geriet nach einem Verlust von 300 Offizieren und 8000 Mann ins Stocken. Erst das Erscheinen der Sachsen bei Montois-la-Montagne und ihr umfassender Angriff auf Roncourt, der die so hartnäckig verteidigte Stellung von rechts her aufrollte, brachte die Entscheidung. Nachdem sich das VI. französische Korps zur Flucht gewandt, gab es in der ganzen Linie kein Halten mehr. Unter dem Schutz der Dunkelheit wälzte sich das geschlagene Heer in wüstem Durcheinander ostwärts, den schützenden Toren der Festung zu.

Moltke aber entwarf schon in der Nacht seine Anordnungen zur Ausnutzung des blutig errungenen Sieges: zur Einschließung Bazaines in Metz. —

Mit der Schlacht von Gravelotte—St. Privat wurden die Operationen gegen die beste Armee des französischen Kaiserreichs abgeschlossen, eine Armee, die operativ über die Maßen jammervoll geführt, auf dem Schlachtfelde in der Verteidigung gegen erhebliche Übermacht aber Hervorragendes leistend, den Ruhm ihrer Tapferkeit zu bewahren verstand.

Nachdem am 6. August auf beiden Flügeln des strategischen Aufmarsches gekämpft worden war und die Franzosen hier wie dort ins Innere ihres Landes zu weichen begannen, mußte es das Ziel der deutschen Heerführung sein, die beiden Armeen des Gegners in ihrer Trennung zu erhalten. Das war nur durch energische Offensive, die so geführt werden mußte, daß die Deutschen sich zwischen Bazaine und Mac Mahon schoben, mözlich. Da letzterer sich durch seine Flucht der Berührung mit deutschen Waffen zunächst entzog, wurde die Rheinarmee das wirkliche Operationsobjekt. Sie seitlich zu überholen, ihr den Weg nach Paris abzuschneiden, sie nach Norden gegen die neutrale Grenze zu werfen und dort zu vernichten, war der mit eiserner Konsequenz festgehaltene Grundgedanke des Moltkeschen Planes. Ihm paßten die Unterführer sich meist glücklich an. In dem festen Vorsatz, den Feind nicht entwischen zu lassen, griff der rechte Flügel ihn an, wo immer sich die Gelegenheit bot, während der linke unverdrossen vorwärts marschierte. So kam es schließlich zur Schlacht mit völlig verwandter Front, in der das Armeekorps, das letzten Endes die Entscheidung brachte, fast einen Kreisbogen um Metz herum zurücklegen mußte, um schließlich von Norden her einzugreifen. Nur das Vorhandensein von Metz entzog die Rheinarmee vorläufig noch der endgültigen Vernichtung.

Moltkes Verdienst ist es, durch die entscheidende Richtung, die er den Operationen gab, sowie die Sicherstellung des Zusammenwirkens der Armeen diesen Erfolg herbeigeführt zu haben. Die Umgehung der großen Festung Metz, aus deren Mauern jeden Augenblick die ganze Rheinarmee hervorbrechen konnte, war ein um so kühneres Unternehmen, als der unvermeidliche Flußübergang die deutschen Streit-

Digitized by Google

kräfte vorübergehend in zwei Teile teilte, die sich gegenseitig nicht unterstützen konnten. Den hieraus entspringenden Gefahren begegnete Moltke mit Erfolg durch die mustergültigen Einzelanordnungen, durch die es möglich gewesen wäre, an jedem Punkt und zu jeder Zeit einem französischen Angriff wirksam zu begegnen. Wenn am 16. August das III. Korps in eine höchst gefährliche Lage geriet, so geschah das entgegen Moltkes ausdrücklichen Direktiven, und wenn am 18. August namentlich bei der Ersten Armee die Führung völlig versagte, so ist ihm ebensowenig ein Vorwurf daraus zu machen, denn Steinmetz Handlungsweise ist schlechthin unverständlich.

Richtig ist, daß Moltkes Einwirkung auf die Schlacht bei St. Privat nur sehr gering gewesen ist. Das konnte aber bei einer Frontausdehnung von nahezu 20 km von Ars an der Mosel bis Montois an der Orne kaum anders sein in einem Zeitalter, das weder Telegraph, noch Telephon, noch Zweirad oder Automobil zur Übermittlung von Befehlen kannte. Immerhin ging der deutsche Erfolg in erster Linie von jenem klassischen Befehle aus, durch den Moltke den Vormarsch der Ersten und Zweiten Armee zur Schlacht am 18. August regelte.

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

# Die XIV. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.*)

(Schluß.)

## Über Eigenspannungen, insbesondere Reckspannungen und die dadurch bedingten Krankheitserscheinungen in Konstruktionsteilen

sprach in dem letzten Vortrage des ersten Versammlungstages Professor Heyn, Direktor im Königl. Materialprüfungsamt zu Lichterfelde. Ausgehend von den bekannten Erscheinungen, daß gewisse Materialien und Maschinenteile — Dampfturbinenschaufeln, Messingrohre, Bronzekessel, Kartuschhülsen usw. — ohne Hinzutreten äußerer Kräfte in zahlreichen Fällen aufrissen oder aufplatzten, erörterte Professor Heyn die Ursachen derartiger Vorkommnisse sowie die sich daraus ergebenden Mittel, sie zu vermeiden. Er machte das Auftreten dieser Art von Rissen und die sie hervorrufenden Eigenspannungen durch das Beispiel dreier Federn, I, II und III, klar, von denen I und III in spannungslosem Zustande erheblich kürzer als II, die aber sämtlich durch Befestigung an gemeinsamen Querbalken gleiche Länge anzunehmen gezwungen sind. Unter diesen Umständen wird in den zwangsweise verlängerten Federn I und III eine Zugbeanspruchung, d. h. das Bestreben, sich wieder zusammenzuziehen, in der verkürzten Feder II dagegen eine Druckbeanspruchung entstehen. Das System ist, als Ganzes betrachtet, im Gleichgewicht, enthält aber innere Kräfte, Eigenspannungen, die im Einzelfalle groß genug werden können, um schon durch verhältnismäßig geringe Zusatzbeanspruchungen zum Bruch zu führen. Ganz ähnliche Erscheinungen treten nun auch in metallischen Konstruktionsteilen infolge der Herstellung oder durch die Bearbeitung auf; hierzu rechnen als Ursachen ungleichmäßige Abkühlungen oder Erwärmungen, Kaltziehen, Kalthämmern, Kaltwalzen u. dgl. m.; beispielsweise kann in einer runden Metallstange in der Außenschicht Zug oder Druck, im Innern dagegen entsprechend Druck oder Zug vorhanden sein.

Die Tatsache, daß derartige Eigenspannungen nach ihrer Auslösung eine Längenänderung bedingen, hat nun Professor Heyn auf die Möglichkeit der näheren Untersuchung solcher Erscheinungen geführt. Bei der vorerwähnten runden Metallstange kann z. B. schichtenweise ein Abdrehen und nach jedesmaliger Abnahme einer Drehschicht eine Ausmessung der Stangenlänge erfolgen, wobei natürlich beachtet werden muß, daß durch diese Bearbeitung Wärme erzeugt wird; infolgedessen ist es nötig, nach dem jeweiligen Abdrehen die ursprünglich vorhanden gewesene Stabtemperatur abzuwarten, ehe die Länge gemessen werden darf. Hat sich dann die Stablänge verändert, so beweist dies, daß im Körper selbst innere Spannungen vorhanden waren, auf deren Größe und Richtung die Ausmessungen Rückschlüsse zulassen; ändert sich dagegen die Stablänge nicht, so war der Stab frei von Eigenspannungen der besprochenen Art.

Nachdem der Vortragende dann noch das Wesen der Reckspannungen (Warm- oder Kaltrecken) erörtert hatte, die durch Herbeiführung bleibender Formänderungen ohne Zerstörung des Zusammenhanges in festen metallischen Stoffen entstehen (Strecken,

*) Im Januarheft 1912 ist auf S. 39, erster Absatz, statt Diesel & Co. in München zu lesen: Dieselmotoren-Gesellschaft in Augsburg.

Digitized by Google

Stauchen, Schmieden, Walzen, Ziehen, Pressen, Drücken, Prägen usw.), führte er eine Reihe von Meßergebnissen vor, die hinsichtlich derartiger Reckspannungen an kaltgezogenen Metallstäben gewonnen worden sind. Er zeigte, daß in solchen Stäben häufig sehr beträchtliche Eigenspannungen vorhanden sind, die sich in der Stabmitte als Druck-, in den äußeren Schichten als Zugspannungen darstellen, die nach dem Glühen aber nahezu völlig verschwunden sind. Er besprach dann das oft beobachtete Aufreißen kaltgezogener Dampfturbinenschaufeln aus hochprozentigem Nickelstahl, kaltgehämmerter sowie in Blauwärme gehämmerter Flußeisenstäbe, warmgeschmiedeter Flußeisenblöcke, endlich kaltgereckter metallischer Stoffe und erläuterte jedesmal die Vorgänge, die zu der Zerstörung geführt haben; oft sind nur ganz geringe äußere Kräfte nötig, um solche Erscheinungen auftreten zu lassen. Auch die Einflüsse von Temperaturungleichheiten, mechanischen Verletzungen, Atmosphärilien und gewissen Farbanstrichen, die chemische Einwirkungen hervorzurufen imstande sind, wurden gebührend berücksichtigt.

Die genaue Erkenntnis der Ursachen derartiger Materialzerstörungen liefert nun erfreulicherweise für viele Fälle auch die Mittel zu deren Vermeidung. Wenn man z. B. einen Metallstab abwechselnd kaltzieht und kalthämmert, so läßt sich durch diesen Wechsel in der Art der Bearbeitung bis zu einem gewissen Grade ein Ausgleich der Eigenspannungen erzielen. Kaltgereckte Materialien kann man durch ausreichende Erwärmung ebenfalls von Eigenspannungen befreien, wobei es weiteren Untersuchungen vorbehalten bleiben muß, festzustellen, ob es möglich ist, etwa vorhandene Reckspannungen schon bei wesentlich niedrigeren Temperaturen als den der Rotglut entsprechenden zu beseitigen, d. h. bei Temperaturen, bei denen die Streckgrenze des Materials und dessen sonstige Festigkeitseigenschaften noch nicht ungünstig beeinflußt werden.

Zum Schlusse seiner interessanten Ausführungen besprach der Vortragende noch kurz das Wesen der Wärmespannungen, Quellspannungen (die z B. in feuchtem Holz auftreten) und Umwandlungsspannungen (z. B. bei treibendem Zement, zerrieselnden Zementklinkern usw.), ohne jedoch näher darauf einzugehen.

Eine Diskussion über diesen Vortrag fand nicht statt.

Den zweiten Versammlungstag leitete ein Vortrag des Geheimen Regierungsrates Professor Flamm von der Königlichen Technischen Hochschule zu Charlottenburg über das zur Zeit sehr aktuelle Thema

### Die Unsinkbarkeit moderner Seeschiffe

ein. Professor Flamm gab zunächst einen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der Unsinkbarkeitsfrage und schilderte, wie die technischen Kreise besonders in England immer wieder eine durch sorgältige Rechnung festzustellende Unterteilung der Seeschiffsräume durch wasserdichte Schotten verlangt hätten, ohne daß es ihnen jedoch zunächst gelang, den Widerstand der Reeder gegen derartige Sicherheitsmaßnahmen zu überwinden. Vor allem hat die englische Admiralität sich nach dieser Richtung hin eifrig bemüht, jedoch lange Zeit weder beim Board of Trade noch beim Britischen Lloyd verständnisvolles Eingehen auf ihre Forderungen gefunden. Um die Reeder für die Lösung dieser Fragen geneigter zu machen, hat das englische Handelsministerium im

Digitized by Google

Jahre 1888 die Bestimmung getroffen, daß Schiffe mit genügender Schotteinteilung nur den halben Raum an Rettungsbooten mitzuführen brauchten als solche ohne wasserdichte Schotten, eine Maßnahme, die völlig unlogisch war und sich auch beim Untergange der „Titanic" schwer gerächt hat. Erst im Jahre 1890 hat dann schließlich eine aus englischen Fachleuten gebildete Kommission bestimmtere Vorschriften ausgearbeitet, die sowohl für Passagier- als auch für Frachtschiffe Anzahl und Anordnung der Schotten mit Hilfe sogenannter Schottenkurven festlegten, ohne daß diese Schottvorschriften jedoch jemals gesetzliche Anerkennung gefunden hätten.

In Deutschland hat man erst nach dem Untergange der „Elbe" (1896) allgemeine Vorschriften über wasserdichte Schotten herausgegeben, die sich dem englischen Vorbilde eng anschlossen und im wesentlichen noch heute bestehen. Professor Flamm hat es sich nun zur Aufgabe gemacht, die Zweckmäßigkeit und Zuverlässigkeit dieser jetzt bereits 16 Jahre alten Vorschriften im Hinblick auf moderne Schiffskonstruktionen eingehend zu untersuchen, und er ist dabei zu dem Schlusse gekommen, daß sie den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht werden und als in mancher Beziehung veraltet zu betrachten sind. Neben der Unzweckmäßigkeit verschiedener Bestimmungen warf er ihnen insbesondere folgendes vor:

1. sie verallgemeinerten zu sehr und nähmen auf die besonderen Eigenschaften der einzelnen Schiffe nicht genügend Rücksicht;
2. sie ließen die Stabilität des Schiffes bei vorhandenem Leck völlig außer acht; wie die Flammschen Untersuchungen, die an Körpern mathematischer Form (Parallelepiped und Prisma) durchgeführt wurden, beweisen sollen, ist diese aber von erheblicher Bedeutung;
3. sie beträfen nur Passagier-, nicht aber Frachtdampfer, deren Besatzungen doch auch Schutz beanspruchen dürfen; es ist nach Ansicht des Vortragenden durchaus möglich, die Schotteinteilung so vorzunehmen, daß durch sie auch bei einem reinen Frachtschiff der Betrieb nicht gestört wird.

Die Hauptforderungen des Redners lassen sich kurz folgendermaßen zusammenfassen:

1. für jedes größere Schiff, gleichgültig ob Passagier- oder Frachtschiff, ist der rechnerische Nachweis der Unsinkbarkeit zu führen, und zwar unter Berücksichtigung der Stabilität bei leckem Fahrzeug;
2. die Prüfung dieses Nachweises hat durch eine unabhängige, auf der Höhe der Wissenschaft stehende Behörde zu erfolgen;
3. der Bootsraum ist nicht nach dem Tonnengehalt, sondern nach der an Bord befindlichen Personenzahl zu bemessen, denn man will mit den Booten im Falle der Not nicht Tonnen, sondern Menschen retten;
4. alle derartigen Vorschriften sind an das Bildungsniveau des modernen Ingenieurs anzupassen, nicht an das des einfachen Zeichners, wie es bei den jetzigen Schottvorschriften der Fall ist.

Der Vortrag rief eine sehr lebhafte Diskussion hervor. Professor Pagel, technischer Direktor des Germanischen Lloyd, Berlin, äußerte zu den Hauptpunkten:

Bei Aufstellung der Schottvorschriften sei von vornherein eine Reserve in die verlangte Schottenanordnung hineingelegt worden, und diese Reserve sei auch für die



Digitized by Google

neuesten der heutigen Schiffe noch vorhanden. Somit liege kein Grund zu der Forderung vor, diese Vorschriften, die, wie der Vortragende selbst zugegeben hat, nach der vorsichtigen Seite hin liegen, zu verdrängen. Eine Bestimmung der Schottenlage für jeden einzelnen Fall ohne Einfügung einer Reserve sei nicht, wie Professor Flamm meint, eine Verbesserung, sondern ein Rückschritt; das sei jedenfalls die Ansicht der Schottenkommission der Seeberufsgenossenschaft, die sich bemüht hat, die als drückend empfundenen, zu scharfen früheren Vorschriften nach Möglichkeit zu erleichtern. Die Schottenkurve gestatte eine schnelle Lösung der Frage nach der vorzusehenden Unterteilung des Schiffsraumes, ein für die Praxis nicht zu unterschätzender Vorzug. Trotz der bereits im Druck erschienenen Untersuchungen Professor Flamms habe die Schottenkommission einmütig die Beibehaltung der Schottenkurve beschlossen. Eine befriedigende Lösung der Stabilitätsfrage sei sehr schwierig; es fehle hierfür aber auch das Bedürfnis, denn bisher sei noch kein Fall bekannt geworden, daß ein großer Passagierdampfer gekentert wäre — selbst bei erheblicher Schlagseite sei stets noch eine genügende Stabilität vorhanden gewesen. Die Schwierigkeit, die sich einer Berücksichtigung der Stabilität entgegenstelle, sei einmal in der Veränderlichkeit der Höhenlage des Systemschwerpunktes — je nach Menge und Eigenschaft der Ladung — begründet; insbesondere bilde aber auch die verschiedene Füllung der Räume eine Klippe, an der die Flammschen Untersuchungen scheitern. Der Vortragende habe ferner stets mit einer freien Oberfläche des Wassers im lecken Raume gerechnet, eine Annahme, die als im allgemeinen unzutreffend bezeichnet werden müsse. Überdies dürfe man sich bei derartigen Untersuchungen nicht auf die Endlage allein beschränken, sondern müsse auch die Stabilität bei den verschiedensten Stadien des Vollaufens prüfen, die vielfach ungünstigere Verhältnisse als die Endlage ergäben. Was endlich die Handelsschiffe anbelange, so sei für sie die Unsinkbarkeitsforderung allerdings wesentlich weniger dringlich als für Passagierdampfer. Für kleine und mittlere Schiffe lasse sich diese Frage aber überhaupt nur international lösen, da bei Verschärfung der Vorschriften erheblich unwirtschaftlichere Schiffe sich ergäben, die zu bauen man niemandem zumuten könne. Wenn Professor Flamm behaupte, daß sich genügend große Ladeluken usw. immer erreichen ließen und daher keine nennenswerte Störung des Betriebes zu befürchten sei, so unterschätze er die tatsächlich vorhandenen Schwierigkeiten denn doch sehr. Große Frachtschiffe ständen im allgemeinen den Passagierdampfern an Sicherheit nicht nach.

Direktor Walter vom Norddeutschen Lloyd, Bremen, vertrat als ältestes Mitglied der Schottenkommission denselben Standpunkt wie Professor Pagel. In mehr als dreißigjähriger Tätigkeit habe er es stets für seine Pflicht gehalten, an der Hebung der Schiffssicherheit mit allen Mitteln mitzuarbeiten. Von Anfang an aber habe er die Aufstellung der Schottenkurve für eine große Tat gehalten. Deutschland sei das einzige Land, das die Schottenkurve obligatorisch gemacht hat; es läge Grund genug vor, dafür dankbar und darauf stolz zu sein. Die Benutzung der Schottenkurve schließe ja keineswegs die genaue Nachrechnung aus; übrigens erfordere ihre richtige Anwendung doch auch eine gewisse Intelligenz, annähernd wohl das gleiche Maß wie eine Nachrechnung, die auch jeder nur einigermaßen technisch dafür Vorgebildete durchzuführen vermöge. Die rechnerische Prüfung habe meist dazu geführt,

Digitized by Google

daß das Schiff tiefer gebaut und die Schottentfernung vergrößert werden konnte; die Sicherheit sei also geringer geworden als bei unmittelbarer Anwendung der Schottenkurve. Die Ausführungen Professor Flamms über die Stabilität beim lecken Schiff hätten sein lebhaftes Interesse erweckt; man dürfe jedoch die Schwierigkeiten nicht unterschätzen, die besonders in der Bestimmung der Höhenlage des Schwerpunktes zu suchen seien; in dieser Beziehung wäre beim Versuch die Enttäuschung gewöhnlich dann am größten gewesen, wenn man vorher am meisten gerechnet hätte. Die von Flamm gewünschte unabhängige Behörde könne doch wohl nur entweder der Germanische Lloyd oder die Seeberufsgenossenschaft sein, denn nur diese hätten die praktische Erfahrung, die für die Beurteilung der Sachlage unbedingt nötig ist.

Dr. Ing. Foerster, Chef des Schiffswesens der Hamburg—Amerika-Linie, Altona, schloß sich im wesentlichen dem Urteil seines Vorredners an, erhärtete jedoch dessen Ausführungen noch durch einige Zahlenangaben. Nach dem Inhalt des Vortrages könne der Zuhörer den Eindruck gewinnen, als ob bei uns ein gewisser Schlendrian, ein Nichtmitgehen mit den Errungenschaften der Wissenschaft vorhanden sei. Daß dies keineswegs der Fall ist, daß bei uns vielmehr mit größter Gewissenhaftigkeit vorgegangen wird, wies Dr. Ing. Foerster an dem Beispiele unserer neuesten großen Dampfer der „Imperator"-Klasse nach, für die tatsächlich ganz eingehende Untersuchungen durchgeführt worden sind, und zwar, wie der Redner an einer Reihe von Lichtbildern dartat, nicht nur für die Endlage, sondern auch für alle wichtigeren Momente des Vollaufens. Alle diese Durchrechnungen hätten jedoch ergeben, daß die vorgeschriebene Schottenkurve auch den jetzigen Anforderungen noch vollauf genügt und darüber hinaus noch ausreichende Reserven ergibt. Deshalb lege die Praxis auf Beibehaltung der Schottenkurve großen Wert. Professor Flamm unterschätze offenbar die Arbeit des Ingenieurs, von dessen großer Gewissenhaftigkeit und Gründlichkeit er sich nur an Ort und Stelle überzeugen möge.

Oberingenieur Hildebrandt von der A. G. Weser, Bremen, wies darauf hin, daß man heute die größten Objekte in wenigen Wochen projektieren und kalkulieren müsse — kürzlich z. B. ein 13 Millionen-Objekt in 4 Wochen —, was ohne die bequeme Schottenkurve gar nicht möglich sei. Der Vorwurf, daß die Ingenieure mit Mitteln arbeiteten, die dem Bildungsniveau eines Zeichners entsprächen, sei unberechtigt. Der Konstrukteur müsse mit einem Mindestaufwand an Zeit möglichst viel leisten; dazu seien die einfachsten Hilfsmittel die besten. Nichts sei im übrigen für eine Entwicklung gefährlicher als der Erlaß zu vieler Vorschriften, die ja doch sämtlich menschliche Unvollkommenheit zeigten. Eine ganze Reihe von Vorkommnissen — der Untergang der „Titanic", der Wassereinbruch in den Tunnel der Berliner Untergrundbahn usw. — bewiesen zur Genüge, daß alles Ingenieurwerk doch auch nur ein Gebilde von Menschenhand ist; innerhalb der menschlichen Kräfte aber werde gut und sicher gearbeitet.

Als jüngstes Mitglied der Schottenkommission ergriff schließlich noch Professor Laas, Charlottenburg, das Wort, um ebenfalls gegen die Ausführungen seines Kollegen von der Königl. Technischen Hochschule Stellung zu nehmen. Wenn die Flammschen Untersuchungen unter den verschiedensten Annahmen fortgeführt und durch Versuche kontrolliert würden, so ergäbe sich zwar eine fachwissenschaftliche Arbeit, der



Digitized by Google

das Interesse des Weltschiffbaues sicher sei; aber für die Praxis habe er sich durchaus den Ansichten der übrigen Mitglieder der Schottenkommission über den Wert der Schottenkurve anschließen müssen. Immerhin halte er die Anregung zu der sehr interessanten und wichtigen Aussprache, die sich an den Vortrag angeknüpft hätte, für äußerst dankenswert.

Im Schlußworte betonte Professor Flamm, er habe wohl angenommen, daß er auf Widerstand stoßen, nicht aber, daß er so falsch verstanden werden könne. Er habe ganz und gar keine Vorwürfe gegen die deutsche Industrie, sondern lediglich gegen die bestehenden Vorschriften erheben wollen, die mit dem nicht übereinstimmten, was die Industrie tatsächlich durchführt. Wenn bei einem gegebenen Fahrzeug z. B. der Freibord vergrößert wird, so wächst bei Zugrundelegung der durch die Schottenkurve gegebenen Verhältnisse die Schottentfernung in solchem Maß, wie sie die Industrie niemals ausführen würde. Wenn zwischen der Vorschrift und dem mit Rücksicht auf die Sicherheit des Schiffes tatsächlich Ausgeführten derartige Widersprüche beständen, sollte man das Loblied der Schottenkurve doch nicht gar so laut singen. Daß die Rechnung Schwierigkeiten bietet, sei ja klar, aber man könne sie doch durchführen, und die Industrie tue es tatsächlich, wie ja auch Dr. Ing. Foerster gezeigt hat. Warum wolle man also dem Vorgehen der Industrie nicht auch die Vorschriften anpassen? Sein Vortrag habe hauptsächlich feststellen sollen, daß der Stand der Schiffsausführungen heute zwar voll befriedige, daß aber die Vorschriften dem nicht überall in wünschenswertem Maße Rechnung trügen; hier habe er bessernd eingreifen wollen.

Der folgende Vortrag, den Professor O. Lienau von der Königl. Technischen Hochschule zu Danzig hielt, behandelte das Thema:

**Materialspannungen in den Längsverbänden stählerner Handelsschiffe.**

Angeregt durch die vor einiger Zeit veröffentlichten Untersuchungen des Marinebaumeisters Pietzker über die Festigkeitsverhältnisse im Kriegschiffbau, hat der Vortragende auch die im Handelsschiffbau gebräuchlichen Bauarten hinsichtlich ihrer Festigkeit einer eingehenden Prüfung unterzogen, und zwar bilden deren Ausgangspunkt zwei Vergleichsschiffe, von denen eins nach der Querspantenbauart, das andere nach der neuerdings zwar etwas mehr in Aufnahme kommenden, aber im allgemeinen noch immer — auch von den Klassifikationsgesellschaften — ziemlich ablehnend behandelten Längsspantenbauart (Isherwood-System) konstruiert ist. Mit diesen beiden wurde von Professor Lienau eine dritte Bauart, ein „kombiniertes System", in Vergleich gebracht, das die Vorteile der beiden bisher bekannten Systeme vereinigen, ihre Nachteile aber nach Möglichkeit einschränken soll. Die Bauart besteht darin, daß das oberste Deck und der Doppelboden auf Längsspanten, Zwischendeck und Seiten dagegen auf Querspanten gebaut sind, wobei jedoch die Spantentfernung von jetzt 700 bzw. 760 mm auf 900 mm vergrößert ist. Hinsichtlich der Tragfähigkeit fällt der Vergleich zugunsten des Längsspantensystems aus, dagegen steht dieses in den ebenfalls sehr wichtigen weiteren Punkten der Baukosten, der Nutzung des Innenraumes, der Ladegeschwindigkeit und der leichteren Reinigung des Schiffsinnern den beiden anderen Systemen, insbesondere der kombinierten Bauart nach.

Digitized by Google

Hinsichtlich der Festigkeitsverhältnisse des Bodens, des vitalsten und am stärksten beanspruchten Schiffsverbandes, erstreckte sich die Untersuchung auf die folgenden vier Spannungsursachen:

1. die aus der Differenz von Eigengewicht und Auftrieb entstehende Längsbiegung des Schiffskörpers (Lage auf dem Wellenberg),
2. die durch den Druck von Wasser oder Ladung hervorgerufene Verbiegung der Platten zwischen den versteifenden Verbänden (kleines Feld),
3. die durch den Druck von Wasser oder Ladung hervorgerufene Verbiegung der Versteifungsprofile,
4. die durch den Wasserdruck hervorgerufene Verbiegung ganzer Boden- und Wandflächen zwischen versteifenden Querwänden (großes Feld).

Die Untersuchungen, auf deren Einzelheiten hier nicht näher eingegangen werden kann, führten zu dem Endergebnis, daß trotz der erheblich höheren Längsfestigkeit des Längsspantensystems durch den Einfluß der lokalen Spannungen an einzelnen Punkten Maximalbeanspruchungen entstehen, die sogar noch höher als bei der Querspantenbauart sind. Als zweckmäßigste Bauart auch hinsichtlich der Festigkeitseigenschaften stellte sich die kombinierte heraus, weil sie bei gleicher Längsfestigkeit wie das Längsspantensystem geringere lokale Spannungen aufweist, zu welchem Vorteil die schon genannten weiteren Vorzüge geringerer Baukosten und völlig glatter Innenräume hinzukommen.

Die Diskussion eröffnete wiederum Professor Pagel, Berlin, der den Vortrag als eine wertvolle Bereicherung der einschlägigen Literatur begrüßte und der Hoffnung Ausdruck gab, daß es Professor Lienau möglich sein würde, diese Untersuchungen fortzusetzen. Keineswegs habe sich der Germanische Lloyd dem Isherwood-System gegenüber ablehnend verhalten, dessen Nachteile weit mehr die Reedereien interessierten; tatsächlich sei ja auch eine Reihe von Isherwood-Schiffen für deutsche Rechnung gebaut worden. Der Germanische Lloyd müsse aber natürlich derartigen Neuerungen gegenüber vorsichtig sein und sie sorgfältig prüfen.

Diplomingenieur Achenbach, Bremen, äußerte gegen die Lienauschen Vorschläge einige Bedenken, weil die Knickfestigkeit der Bodenwrangen, die bei Grundberührungen u. dgl. in Anspruch genommen würde, nur gering sei; er suchte dies durch einige Lichtbilder nachzuweisen, auf denen die Wirkung von Grundberührungen ersichtlich war. Die lokale Festigkeit müsse — natürlich unter Wahrung der durch die Gewichtsbeschränkungen gezogenen Grenze — möglichst hoch sein, was durch eine von dem Redner angegebene Konstruktion erreichbar wäre. Auch für Kriegschiffe erscheine es ihm durchaus aussichtsvoll, durch Erhöhung der lokalen Festigkeit in der Struktur des Bodens die Wirkung von Minen, Torpedos usw. noch erheblich zu vermindern.

Rechnungsrat Stieghorst vom Reichs-Marine-Amt, Berlin, wies auf verschiedene Schwächen des kombinierten Systems hin, das seiner Ansicht nach noch nicht allen tatsächlich auftretenden Beanspruchungsarten gerecht werde. Die Vorschläge Professor Lienaus hätten wohl erheblich vollkommener ausfallen können, wenn der Vortragende Zeit genug gehabt hätte, auch diese weiteren Beanspruchungsarten zu berücksichtigen.

Digitized by Google

Ingenieur Buchsbaum, Friedenau, endlich meinte, daß bei dem Lienauschen Vergleiche das Querspantensystem doch wohl etwas zu schlecht abgeschnitten habe, und daß es sich tatsächlich günstiger zeige, wenn man sich in allen Vergleichsfällen streng an die Vorschriften des Germanischen Lloyds halte. Er regte an, die kombinierte Bauart noch weiterhin dadurch zu vervollkommnen, daß man das Längsspantensystem auf den Boden beschränke und bei allen Decks von ihm absehe, und richtete ferner an den Vortragenden die Frage, ob die Bodenkonstruktion sich beim Quer- oder beim Längsspantensystem günstiger gestalte.

Im Schlußworte äußerte Professor Lienau seine Freude über die Ausführungen des Direktors Pagel hinsichtlich der Stellungnahme des Germanischen Lloyds zur Längsspantenfrage. Bezüglich der Bemerkungen des Ingenieurs Achenbach vertrat er die Ansicht, daß die von dem letzteren in Lichtbildern gezeigten Wirkungen der Grundberührung wohl noch schlimmer ausgefallen sein würden, wenn die Bodenkonstruktion in ihrer Gesamtheit so stark gewesen wäre wie die Bodenwrangen, denn dann wäre wahrscheinlich der ganze Boden durchgedrückt worden. Seiner Ansicht nach müsse man in den Bodenkonstruktionen eine gewisse Weichheit und Nachgiebigkeit anstreben. Der Vorschlag Achenbachs für eine festere Bodenkonstruktion erscheine ihm insbesondere mit Rücksicht auf die Schwierigkeit und die Kosten der Herstellung ungünstig. Gegenüber Rechnungsrat Stieghorst wandte Professor Lienau ein, daß die dessen Nachrechnungen zugrunde gelegten Annahmen nicht zuträfen und daß infolgedessen die als zu schwach beanstandeten Stellen doch wesentlich stärker seien, als jener annehme. Unter Berücksichtigung der ihm für solche Untersuchungen zur Verfügung stehenden, nur knapp bemessenen Zeit habe er sich zunächst im wesentlichen auf die Prüfung der Längsfestigkeit beschränken und die der Querfestigkeit späteren Studien und Veröffentlichungen überlassen müssen. Auf die Frage des Ingenieurs Buchsbaum einzugehen, lehnte der Vortragende als zu weitgehend ab.

Im Anschluß hieran verlas Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg eine von Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser auf das Begrüßungstelegramm der Schiffbautechnischen Gesellschaft eingegangene Antwortdepesche, in der Seine Majestät dem Interesse an den Arbeiten der Gesellschaft Ausdruck gab und ihren Bestrebungen auch weiterhin gute Fortschritte wünschte. Seine Königliche Hoheit übertrug darauf den Vorsitz an den Geheimen Regierungsrat Professor Dr. Ing. Busley, da er selbst durch eine Sitzung des Schulschiffsvereins genötigt werde, die Versammlung zu verlassen.

Der letzte Vortrag der diesjährigen Tagung behandelte das Thema:

**Die Neugestaltung der Hafenabgaben und der Schiffsvermessung.**

Oberlehrer Diplomingenieur H. Herner, Kiel, gab hierin das Resultat umfangreicher Untersuchungen wieder, die er vor kurzem unter dem Titel: „Hafenabgaben und Schiffsvermessung, ein kritischer Beitrag zur Würdigung ihrer technischen, wirtschaftlichen und statistischen Bedeutung" veröffentlicht hat. Nachdem er zunächst das Wesen der Hafenabgaben eingehend erörtert hatte, wies er auf die zahlreichen Mängel hin, die den jetzigen auf die Raumvermessung gegründeten Bestimmungen innewohnten

Digitized by Google

und die es den Schiffbauern außerordentlich schwer machten, neben der Rentabilität des Fahrzeugs auch den hochwichtigen Gesichtspunkten der Seetüchtigkeit, Stabilität und Sicherheit in vollem Maße Rechnung zu tragen. Nach Ansicht des Oberlehrers Herner kann nur eine Gewichtsvermessung das angestrebte Ziel erreichen und hinsichtlich der jetzigen Mängel Wandel schaffen, und für eine solche hat der Vortragende ein neues System ausgearbeitet, das einen gerechteren Ausgleich zwischen Leistung und Gegenleistung verbürgt, die Hafentarife einfach und übersichtlich gestaltet und alle Sondertarife, die bisher der ungerechtfertigten Bevorzugung einzelner Schiffstypen entgegenwirken mußten, überflüssig macht. Die nach den Hernerschen Vorschlägen gewonnenen Vermessungsergebnisse liefern zugleich ein sehr wichtiges wirtschaftliches Vergleichsmaß, nämlich das der Transportleistungsfähigkeit, wenn man einfach die neue Nettotonnage mit der Schiffsgeschwindigkeit multipliziert; damit wird auch für die Statistik, die bis jetzt mit ziemlich unsicheren Grundlagen arbeitete, ein einwandfreier Vergleichsmaßstab für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit verschiedener Schiffe gewonnen.

Die Diskussion wurde von dem Direktor des Schiffsvermessungsamtes Schunke eröffnet, der im wesentlichen darlegte, daß das jetzige Verfahren sich historisch entwickelt habe und daß gerade in dieser seiner Entwicklung auch seine Berechtigung begründet sei. Er gebe ohne weiteres zu, daß dem jetzt für die Schiffsvermessung gebräuchlichen System gewisse Mängel anhafteten. So schlecht aber, wie der Vortragende es geschildert habe, sei es nicht; es sei z. B. die Ursache der verhältnismäßig großen Geräumigkeit, die alle zur Aufnahme der Maschinen- und Kesselanlagen bestimmten Abteilungen besäßen, und diese Wirkung sei gewiß als günstig und zweckmäßig anzusprechen. Eine Änderung der jetzt bestehenden Vermessungsvorschriften sei nur auf dem Wege internationaler Vereinbarungen möglich; nach seiner Kenntnis der Sachlage müsse er es jedoch für ausgeschlossen erklären, daß England dafür zu haben sein werde. Als der Redner die Leitung des Schiffsvermessungsamtes übernahm, hätte jedes Land seine eigenen Bestimmungen gehabt; das sei ein unerträglicher Zustand gewesen, der viel Zeit, Arbeit und Papier gekostet habe, denn beim Anlaufen fremder Häfen mußten immer wieder neue Vermessungen vorgenommen, neue Meßbriefe ausgestellt werden. Er selbst habe dann vorgeschlagen, das englische als das am meisten verbreitete System anzunehmen, und alle Reedereien hätten diesem Vorschlage zugestimmt. Wollte man jetzt einseitig mit Änderungen vorgehen, so würde man den früheren, als unhaltbar erkannten und glücklich überwundenen Zustand wiederherstellen. Übrigens sei auch das von Oberlehrer Herner in Anregung gebrachte System nicht ohne Mängel, wenn er auch den Wert desselben an und für sich durchaus anerkenne. Sollte man später einmal zu einer internationalen Neuregelung der Vermessungsfragen kommen, so werde man sicherlich die Hernersche Arbeit nicht unbeachtet lassen dürfen; in diesem Sinne wünsche er den Vorschlägen des Vortragenden besten Erfolg.

In längeren Ausführungen wies dann der Vermessungsinspektor Isaacson, von Geburt ein Schwede, auf die vielfach vorhandenen Mängel des jetzigen Verfahrens hin und zeigte an drastisch wirkenden Lichtbildern, zu welchen eigenartigen Maßnahmen die Bestimmungen geführt hätten, um den vorschriftsgemäß zu ver-

Digitized by Google

messenden Raum möglichst gering zu halten, den nicht vermessenen aber doch für die Aufnahme von Ladung usw. brauchbar zu machen. Das jetzt in Deutschland gültige System sei übrigens keineswegs von allen Ländern mit übernommen worden; selbst der Suezkanal, der doch gewiß zur englischen Interessensphäre gehöre, habe gesonderte Vorschriften. Eine Abänderung des in Deutschland vorgeschriebenen Meßverfahrens sei also durchaus nicht so aussichtslos, wie es nach den Ausführungen seines Vorredners erscheine. Das Hernersche System leide nun aber an dem Mangel, daß es als Vermessungsgrundlage die Tiefladelinie benutzt; diese aber wechselt und ist daher für eine sichere Vermessungsgrundlage nicht geeignet; immerhin sei es zweifellos dem jetzigen englischen Verfahren weit überlegen. Der Redner hat, wie er weiter darlegte, ebenfalls ein neues Meßverfahren durchgearbeitet, das er das „kombinierte Schiffsvermessungssystem" nennt und für das er folgende Vorzüge in Anspruch nimmt:

1. es ist unabhängig von den Schwankungen der Ladelinie;
2. es ist in der Praxis mit größter Leichtigkeit anwendbar;
3. es nimmt genügende Rücksicht auf die Unterschiede zwischen schwerer und leichter Ladung, Passagieren usw.

Dieses von ihm empfohlene System vermeide alle die unhaltbaren Zustände, die sich aus den bei dem jetzigen Vermessungsverfahren nötigen „Abzügen" ergäben.

Professor Laas von der Königl. Technischen Hochschule zu Charlottenburg vertrat die Ansicht, daß eine Änderung der Vorschriften, so wünschenswert sie auch sein möge, in absehbarer Zeit wohl kaum zu erwarten sei. Jedes System habe seine Vor- und Nachteile, die gegeneinander abgewogen werden müßten; das gelte auch für die Frage, ob eine Raum- oder Gewichtsvermessung das richtigere Verfahren darstelle. Um diese sehr schwierige und schon viel erörterte Frage jedoch endlich einmal etwas weiter zu bringen, schlage er vor, daß die Schiffbautechnische Gesellschaft aus sich heraus eine Kommission schaffe mit der Aufgabe, die mannigfachen Verbesserungsvorschläge in ganz genauer Durchrechnung der verschiedenen Fälle eingehend auf ihren Wert und ihre Brauchbarkeit zu prüfen. In dieser Kommission müßten Vermessungsbeamte, Schiffbauer, Reeder, Hafenbeamte und Statistiker vertreten sein, um allen Interessengruppen gerecht zu werden. Eine solche eingehende Prüfung sei unbedingt erforderlich, ehe man sich in dieser Angelegenheit an die Behörden wende.

Oberlehrer Herner stellte in seinem Schlußworte zunächst mit Befriedigung fest, daß wesentliche Gesichtspunkte, die gegen seine Vorschläge sprächen, von keiner Seite her vorgebracht worden seien. Unter Zurückweisung der von Direktor Schunke angeführten Bedenken dankte er dem Inspektor Isaacson für die Beispiele, durch die er die Mängel des jetzigen Verfahrens in so drastischer Weise dargelegt hätte. Mit seinem Vortrage habe er hauptsächlich zeigen wollen, daß es Wege zur Besserung der bestehenden Verhältnisse gibt, wenn man sich nur zu einer Änderung entschließen könne. Der Laassche Vorschlag sei im Interesse einer Förderung der besprochenen Frage freudig zu begrüßen. Der Redner schloß seine Ausführungen unter dem lebhaften Beifall der Versammlung mit dem Dichterworte:

„Der Worte sind genug gewechselt,
Laßt mich auch endlich Taten sehn."

Digitized by Google

Zu dem Vorschlage des Professors Laas äußerte sich schließlich noch der Vorsitzende, Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Ing. Busley, vom Standpunkte der Verwaltung der Schiffbautechnischen Gesellschaft aus. Er bat zunächst Professor Laas um Beantwortung der Fragen: Was kostet eine solche Kommission? Mit welchem Betrage würde sie den Etat der Gesellschaft belasten? Hierzu möge Professor Laas sich baldigst schriftlich äußern. Im übrigen erscheine es ihm doch recht zweifelhaft, ob die Kommission tatsächlich einen im richtigen Verhältnis zu den dafür aufzuwendenden Summen stehenden Nutzen bringen würde, denn die beiden hauptsächlich für die Beurteilung der Fragen in Betracht kommenden Parteien seien unter sich ganz und gar nicht einig. Unter diesen Umständen sei selbst ein guter Vorschlag nicht besonders aussichtsvoll, zumal da man gegen den Willen der Engländer nicht viel ausrichten könne. Mit den üblichen Dankesworten schloß der Vorsitzende hierauf die Sitzung.

Der dritte Tag der Versammlung wurde von der Schiffbautechnischen Gesellschaft dazu benutzt, die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete der Luftfahrttechnik in Johannisthal und Adlershof bei Berlin zu besichtigen. Durch das Entgegenkommen des Reichs-Marine-Amts war es den Mitgliedern möglich, die Manöver beim Aufsteigen und beim Landen des Marineluftschiffs „L 1" aus nächster Nähe zu beobachten. Auch dem Aufsteigen eines Luftschiffs Parsevalscher Konstruktion, des „Stollwerck", beizuwohnen bot sich Gelegenheit, und im übrigen wurden Flugzeuge der verschiedensten Systeme eingehend besichtigt, während eine stattliche Anzahl von Fliegern in den Lüften die Fortschritte der Technik auf diesem Gebiete praktisch vorführten. Die Besichtigungen schlossen mit einem Besuche der neugegründeten „Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt" in Adlershof, in der zur Zeit die Prüfungen der im „Wettbewerb um den Kaiserpreis für den besten deutschen Flugzeugmotor" konkurrierenden Motoren ausgeführt wurden.

La.

Digitized by Google

# Der Balkan-Krieg.

## Kriegsereignisse zur See.

(Fortsetzung.)

### Türkische Flotte.

#### 1. Unterstützung an der Tschataldscha-Linie.

Der Vormarsch der bulgarischen Hauptarmee war durch den erfolgreichen Widerstand der Türken bei der Tschataldscha-Linie zum Stehen gebracht. Die Angriffe der Bulgaren auf dieses, praktisch genommen, letzte türkische Bollwerk in Europa erfolgten zwar nicht mit der gleichen urwüchsigen Kraft wie zu Beginn des Feldzuges, und die moralische Rückwirkung der unter den Türken herrschenden Cholera mag auch auf die Bulgarien sich erstreckt haben — immerhin bewiesen die viertägigen Kämpfe an der Tschataldscha-Linie aller Welt, daß der militärische Geist der Türken noch lange nicht erloschen war. Dieser Erfolg ist der türkischen Flotte zum großen Teil zuzuschreiben; ohne ihr Eingreifen an beiden Flügeln der Stellung wären die Umgehungsversuche der Bulgaren wohl nicht so leicht abgewiesen worden. Der schwache Punkt lag in der Böjuk Tscheckmedje-Bucht (Marmara-Meer); dort wurden auch die meisten türkischen Schiffe eingesetzt.*)

Den Stürmen auf die Tschataldscha-Linie folgten unmittelbar die ersten Schritte zu den Waffenstillstandsverhandlungen; am 21. und 22. November fanden noch vereinzelte Kämpfe statt.

Nach Beginn der Präliminarien erhielt die bulgarische Armee Befehl, die Offensive einzustellen. Am 25. November war die erste Zusammenkunft der Bevollmächtigten. Der Waffenstillstand mit unbeschränkter Dauer wurde von den Kriegführenden mit Ausnahme der Griechen am 3. Dezember unterzeichnet.

Die Streitkräfte der Unterzeichneten sollen in ihren Stellungen verbleiben, Adrianopel und Skutari dürfen nicht verproviantiert werden — das waren die wichtigsten Punkte des Abkommens.

#### 2. Gefecht bei Varna. Havarie des „Hamidije".

Von den bei Derkos stationierten türkischen Schiffen wurde der geschützte Kreuzer „Hamidije"**) zur Bewachung der bulgarischer Küstengewässer detachiert. In der Nacht vom 20. zum 21. November wurde er von vier bulgarischen Torpedobooten angegriffen. An Bord wurde Torpedowache gegangen, die wasserdichten Schotten waren geschlossen; Wetter ruhig, aber diesig. Die Begegnung mit den feindlichen Torpedobooten fand nach bulgarischer Angabe 40 sm, nach englischer Angabe 15 sm von Varna entfernt statt, und zwar begann sie kurz nach Mitternacht — nach italienisch-türkischer Angabe kurz nach Hellwerden. Die in Kiellinie fahrenden vier bulgarischen Boote (Stapellauf 1907, Deplacement 100 t, Geschwindigkeit 27 kn, Armierung: drei 45 cm-

*) Von den syrischen Divisionen ist nachträglich bekannt geworden, daß Teile der 8. Division (Damaskus) in gutem Zustande am 22. November in Konstantinopel eintrafen.

**) Auf S. 1653, 1912, 16. Zeile von unten ist „Medschidijeh" statt „Hamidije" zu setzen und zwei Zeilen tiefer hinter „Torgud Reiß" und „Hamidije" hinzuzufügen: „Hamidije" Stapellauf 1903, Deplacement 3800 t, zwei 15 cm-, acht 12 cm-, zwölf 4,7 cm- und 3,7 cm-SK, 22 kn.

Digitized by Google

Torpedorohre, drei 4,7 cm-SK) wurden von dem Kreuzer auf etwa 2500 m Entfernung gesichtet. Auf 2000 m eröffnete er das Feuer. Während er ihre Kiellinie zwischen dem ersten und zweiten Boot durchbrach, erhielt er von letzterem auf 500 m Entfernung einen Torpedotreffer Steuerbord vorn, der ihm ein etwa 2 m breites Loch in die Außenhaut riß und das Schiff mit einer großen Wassermasse überschüttete. Durch die Erschütterung wurde der achtere Pfahlmast zur Hälfte abgeknickt. Der Bug senkte sich, und das Schiff legte sich nach Steuerbord über. Durch sofortiges Gegenfluten von wasserdichten Zellen und Abteilungen achtern wurde das Schiff nach Möglichkeit wieder gerade gelegt. Alle Pumpen wurden in Gang gesetzt, die Schotten gegen den Wasserdruck abgestützt.

Während der Kreuzer so den Rückmarsch nach Konstantinopel antrat, setzten die Torpedoboote noch 3 Stunden ihre Angriffe fort, ohne ihn, der seine Artillerie ununterbrochen in Tätigkeit hielt, mit ihren Torpedos zu treffen.

Nach bulgarischer Nachricht kam ihm das Linienschiff „Haireddin Barbarossa" (es dürfte „Torgud Reiß" gewesen sein) zur Hilfe, der die nunmehr nach Varna flüchtenden Torpedoboote verfolgte.

Die dem „Hamidije" von Konstantinopel aus entgegengeschickten Schlepper trafen ihn 5 sm vor dem Bosporus an und schleppten ihn über den Achtersteven in der Nacht vom 21. zum 22. November in die Staatswerft am Goldenen Horn.

Sein Bug lag dabei fast bis zum Deck im Wasser, die Schrauben waren teilweise sichtbar.

Die Beschädigungen der bulgarischen Boote sind nicht mit Sicherheit bekannt geworden. Nach bulgarischen Nachrichten wurden zwei Boote leicht beschädigt, ein Mann verwundet.

Führer der Torpedoboote war nach bulgarischer Angabe der russische Kapitän der Reserve Dobrew, nach griechischer Angabe der griechische Seeoffizier Typaldos, der mit 30 Unteroffizieren und Matrosen nach Bulgarien gegangen war.

Das Gros der türkischen Flotte traf am 1. Dezember in den Dardanellen wieder ein. Außer „Hamidije" soll das alte Linienschiff „Messudijeh", und zwar während der Kämpfe bei Kalikratia (Böjuk Tschekmedje), ziemlich stark beschädigt worden sein.

Anmerkungen:

1. Zum Angriff auf den türkischen Küstenpanzer „Fetsch-i-Bulend": Die Besatzung des gleichzeitig in Saloniki anwesenden türkischen Kanonenbootes „Fuad" meuterte, als „Fetsch-i-Bulend" unterging, und erschoß ihren Kommandanten, weil er die Leute an Bord zurückzuhalten versuchte.
2. Am 30. November wurde der Hafen von Varna für den internationalen Handel bis auf weiteres geschlossen.

## Griechische Flotte.

### 1. Ägäisches Meer.

Die Operationen zur See Ende November und Anfang Dezember bezweckten:

1. Fortsetzung der Dardanellen-Bewachung (hierzu das Gros).
2. Besetzung weiterer Inseln durch gelegentliche Detachierungen und Heranziehung der Hilfskreuzer.
3. Deckung der Armeetransporte zur See und Transport von Kriegsgefangenen.

Digitized by Google

Die Besetzung der Inseln Mytilene (Lesbos) und Chios*) bedingte wegen des zu erwartenden Widerstandes größere Vorbereitungen und entsprechenden Kraftaufwand und soll daher etwas ausführlicher besprochen werden.

Zur Besitzergreifung von Mytilene wurden „Averoff", 3 Zerstörer, 5 kleine Torpedoboote und 3 Transportdampfer unter Befehl des Admirals Konduriotis abgeteilt. Die Griechen erschienen am 21. November des Morgens im Hafen von Mytilene und forderten den Zivilgouverneur zur Übergabe der Insel auf unter Bedrohung mit Beschießung der Stadt im Weigerungsfalle. Der Gouverneur leistete persönlich der Aufforderung Folge, die türkische Garnison zog sich ins Innere zurück. Die Griechen landeten 1500 Mann und nahmen die Verfolgung auf. Es kam hierbei zu verschiedenen ernsten Zusammenstößen. Mitte Dezember mußten sie erhebliche Verstärkungen (4 Transportdampfer) heranziehen. Es gelang ihnen erst am 21. Dezember, die Insel ganz in ihren Besitz zu bringen. Einige Tage darauf zerstörte das griechische Torpedoboot „Nr. 14" das türkische Kanonenboot „Zephir" in dem Hafen Aivaly, an der kleinasiatischen Küste, Mytilene gegenüber. Die Türken verließen das Schiff, sobald das griechische Torpedoboot in den Hafen einlief, und öffneten die Ventile.

Die Besetzung von Chios begann am 24. November. Der Chef des sogenannten IV. Geschwaders, Kapitän Damianos, traf an diesem Tage mit 2 großen Zerstörern, 3 Hilfskreuzern und 3 Transportdampfern, die 3 Bataillone Infanterie und 1 Gebirgsbatterie an Bord hatten, in dem Hafen von Castro auf Chios ein. Die verlangte Übergabe der Insel wurde verweigert, worauf die Griechen ihr Detachement landeten. Die türkische Besatzung, etwa 1800 Mann, versuchte vergeblich die Landung zu verhindern. Die Griechen nahmen das Personal der Behörden gefangen und drängten die Türken ins Innere. Ihre Verluste betrugen angeblich nur 5 Tote und 1 Verwundeten. Der Widerstand der Türken führte zu mehreren Kämpfen, die sich weit in den Dezember hineinzogen. Die Griechen sahen sich auch hier genötigt, Verstärkungen heranzuziehen.

### Der Armeetransport von Saloniki nach Dedeagatsch.

Nach Niederwerfung der türkischen Armee in Macedonien scheinen weitumfassende Pläne zur Heranziehung der bulgarischen Westarmee für die Operationen auf dem Hauptkriegsschauplatze entworfen worden zu sein, von denen nach Beginn der Waffenstillstandsverhandlungen nur ein Teil zur Ausführung gelangte. Diese Unternehmungen bezweckten, soweit bekannt, teils einen Kräftezuwachs vor der Tschataldscha-Stellung, teils einen Angriff auf die Gallipoli-Halbinsel und die Dardanellen. Die vorliegenden Nachrichten besagen hierüber folgendes:

Ursprünglich sollten 35 000 Mann und 8500 Pferde nebst Train nach Dedeagatsch transportiert werden. Die Griechen versammelten zu diesem Zweck angeblich in

*) Bereits am 9. November ist von einer Landung der Griechen auf Chios die Rede gewesen, diese dürfte, wenn überhaupt erfolgt, mit unzulänglichen Mitteln ausgeführt worden sein, denn die endgültige Besitzergreifung der Insel war erst am 3. Januar 1913 durchgeführt.

Nach einer Nachricht vom 29. November wurde die Vereinigung der Insel Samos mit Griechenland feierlich verkündigt; die dortigen Beamten wurden für König Georg vereidigt.

Digitized by Google

48 Stunden 51 Transportfahrzeuge. Die Bulgaren entschlossen sich aber später — nach Beginn der Waffenstillstandsverhandlungen — nur 13 000 Mann zu detachieren (vielleicht geschah das auch im Hinblick auf die Haltung der Griechen in Saloniki, die zur Genüge aus den Zeitungen bekannt sein dürfte).

Diese Truppen nebst 3000 Pferden wurden auf 17 griechische Dampfer verladen und verließen am 27. November Saloniki unter Bedeckung des „Mykali" (wahrscheinlich ein Hilfskreuzer); der Transport war in drei Kolonnen gegliedert; er kam in Dedeagatsch am 28. November an. Die Landung ging in vollster Ordnung vor sich und war am nächsten Abend beendet; sie soll im ganzen 18 Stunden gedauert haben. Zum Ausbooten benutzte man Prähme und kleine Dampfboote, die aus Griechenland beschafft waren. Das griechische Gros stand während des Transports und der Landung zur Deckung vor den Dardanellen. Der Zerstörer „Dokra" drang in die Meerenge hinein, mußte aber infolge des Feuers der Forts bald umkehren. Die nicht benötigten griechischen Dampfer*) wurden benutzt, um 30 000 gefangene Türken und eine griechische Division von Saloniki nach Griechenland zu transportieren.

Außer diesem Armeetransport über See sind in der Presse verschiedene Nachrichten von Landungen bulgarischer und griechischer Truppen im Golf von Saros gebracht worden, die angeblich für einen Angriff auf Gallipoli und die Dardanellenforts von Land aus bestimmt waren.

Genaueres über diese Unternehmungen ist nicht bekannt geworden, es steht nur fest, daß die Türken energische Gegenmaßnahmen trafen und eine stärkere Truppenmacht auf Gallipoli zusammenzogen, die zunächst unter dem Oberbefehl des Generals Torgud Schefket Pascha gestellt wurde. Eine Verstärkung der Bulgaren an der Tschataldscha-Linie durch griechische Truppen scheint nicht erfolgt zu sein. Jedenfalls meldete das Reuter-Bureau am 3. Dezember, daß die Griechen Bulgarien drei Divisionen frischer Truppen zu diesem Zweck wiederholt angeboten, aber bisher noch keine Antwort erhalten hätten.

## 2. Jonisches Meer.

Die griechischen Schiffe im Jonischen Meer unterstützten die Verproviantierung der serbischen Truppen an der albanischen Küste. In Media wurde Proviant und Munition ausgeladen.

Das von den Türken bei Einnahme von Prevesa versenkte Torpedoboot „Antalia" wurde von den Griechen wieder gehoben und in die Flotte eingegliedert. Am 1. und 4. Dezember demonstrierten griechische Schiffe vor der Valona-Bucht; sie feuerten einige Schüsse in die Bucht hinein und besetzten die vor der Einfahrt liegende Insel Saseno. Auf den hierauf folgenden Protest italienischer und österreichischer Blätter antwortete die griechische Presse, daß Saseno zu den Jonischen Inseln gehöre und nach internationalen Verträgen einen Teil des früheren Jonischen Staates bilde,

*) Seit Kriegsbeginn sind griechischerseits 95 Dampfer für militärische Zwecke requiriert. 4 Ozeandampfer wurden in Hilfskreuzer („Arcadia", „Macedonia", „Esperia" und „Lemnos" [?]), 1 („Aris") in 1 Torpedotransportschiff, 3 in Proviantschiffe und 6 (darunter „Jonia") in Lazarettschiffe umgewandelt. Der griechische Seehandel soll durch diese Maßnahme nicht nennenswert beeinträchtigt worden sein. Die griechische Handelsflotte bestand 1911 aus 341 Schiffen mit 384 346 t.

Digitized by Google

ferner, daß Saseno wie die Insel Othonus zu Korfu rechne; daher seien die griechischen Ansprüche auch auf diese Insel berechtigt. Die Vereinigung der Jonischen Inseln mit dem griechischen Staate erfolgte 1864.

Die Valona-Bucht ist wirtschaftlich und militärisch der wichtigste und beste Hafen der albanischen Küste. Die navigatorischen Verhältnisse sind ebenfalls günstig, zwei Einfahrten, geräumige Reede, guter Ankergrund und mäßige, bis ans Ufer heranreichende Tiefen. Der Ausbau Valonas zu einem großen Seehandelsplatz und Kriegshafen dürfte allerdings ein kostspieliges Unterfangen sein.

Den griechischen Schiffen im Jonischen Meer und in der Adria lag ferner der Untersuchungsdienst an der albanischen Küste ob. Unter anderm wurde der österreichische Lloyddampfer „Wurmbrand" 2 sm von Durazzo auf Bestimmungsort hin untersucht, um nötigenfalls Untertanen der Doppelmonarchie an Bord zu nehmen.

### Die weiteren Unternehmungen im Jonischen Meer.

Am 8. Dezember wurde die griechische Flagge von Mannschaften der Flotte in Santi Quaranta geheißt. Einige Tage später landeten die Griechen hier ein Detachement, bestehend aus einigen Infanteriebataillonen und vier Geschützen zur Beunruhigung der bei Janina stehenden Türken. Die Unternehmung mißlang, die Griechen mußten sich vor überlegenen Kräften zurückziehen und gingen wieder an Bord ihrer Schiffe. Die Kämpfe kosteten ihnen 5 Tote und 19 Verwundete.

### Handelskrieg.

Über die Aufbringung des italienischen Dampfers „Adriatico" meldet ein Telegramm der römischen „Tribuna" vom 8. Dezember:

Der der italienischen Schiffahrtsgesellschaft Puglia gehörige Postdampfer „Adriatico", der auf der Fahrt von Bari nach Valona mit einer Ladung von 50 t Mehl für Rechnung eines französischen Handelshauses in Marseille begriffen war, wurde gestern früh durch griechische Schiffe, die vor der Insel Saseno kreuzten, beschlagnahmt und von dem griechischen Hilfskreuzer „Macedonia" als Kriegsbeute nach Korfu geschleppt. An Bord des „Adriatico" nahm man eine strenge Untersuchung vor und unterzog die Mannschaft in Gegenwart der Behörden, des italienischen Generalkonsuls und eines Vertreters der Schiffahrtsgesellschaft Puglia einem Verhör.

### Die griechisch-türkischen Seekämpfe nach Abschluß des Waffenstillstandes.

Wie bekannt, verweigerte Griechenland die Unterschrift des Waffenstillstandes (3. Dezember 1912) zwischen der Türkei und den drei übrigen Balkanstaaten, weil die Türkei nicht bereit war, die Truppen auf Mytilene und Chios freiwillig zurückzuziehen, und Janina nicht abtreten wollte.

Es kann vorläufig dahingestellt bleiben, ob die Haltung Griechenlands im Einvernehmen mit seinen Bundesgenossen eingenommen wurde. Rein militärisch betrachtet, konnte Griechenland wohl kaum anders handeln. Die noch wenig geklärte Lage und die Notwendigkeit, das Erstarken der Türkei nach Möglichkeit zu verhindern, zwangen Griechenland zur Fortsetzung des Krieges. Der somit geschaffene Druck, den die Seeherrschaft in der Ägäis auf die Türkei ausübt, machte sich nach wie vor

Digitized by Google

in mancher Richtung fühlbar; nicht am wenigsten durch Lahmlegung der Kohlenzufuhr, worunter in erster Linie der Eisenbahnverkehr litt. Daß dieser aber noch in Betrieb blieb, beweist eine Nachricht vom 3. Dezember, nach der 15 Bataillone vom Bagdad-Korps in Konstantinopel eingetroffen waren. Hinzu kommt die Unterbindung aller Truppentransporte in der Ägäis und im Jonischen Meer, sowie der Verproviantierung der türkischen Streitkräfte in Epirus.

Im Ägäischen Meere setzten die Griechen die Bewachung der Dardanellen-Einfahrt und den Handelskrieg fort. Ein türkischer Versuch, Chios zu entsetzen, mißlang. Der Zerstörer „Nea Genea" brachte (am 8. oder 9. Dezember) einen englischen Dampfer mit 2000 Mann, die für Chios bestimmt waren, auf.

Die herausfordernde Haltung Griechenlands hatte eine heilsame Einwirkung auf die türkische Flotte, die endlich einer ernstlichen Auseinandersetzung mit ihrem Gegner näher trat und sich hierfür vorbereitete. Unter anderm wurden Torpedoschießübungen von den Zerstörern gegen geschleppte Scheiben und Artillerieschießübungen aller Schiffe abgehalten.

Gegen Mitte Dezember sah sich deshalb der griechische Oberbefehlshaber genötigt, die Bewachung der Dardanellen zu verschärfen. Bereits am 11. Dezember waren die vier größeren Schiffe („Averoff", „Psara", „Hydra" und „Spetsai"), 14 Zerstörer, 5 kleine Torpedoboote und 1 Unterseeboot hier versammelt. Die Türken entwickelten eine verhältnismäßig rege Tätigkeit, die auf Erkundung und Beunruhigung der Griechen hinauslief. Am 13. Dezember wurde z. B. gemeldet, daß ein griechisches Torpedoboot von den türkischen Schiffen bei Tenedos genommen worden sei. Einige Tage später machte der Kreuzer „Medschidijeh" mit Zerstörern eine Erkundungsfahrt in See, wurde aber von überlegenen Kräften in die Dardanellen zurückgetrieben. Bei diesen ersten Unternehmungen der Türken traten die vielen Mängel in der Vorbereitung und Ausrüstung so recht zutage. Eine am 12. Dezember angesetzte Erkundungsfahrt der „Hamidije" und einiger Zerstörer scheiterte, weil die Boote ihr Kesselwasser seit 2 Monaten nicht gewechselt und nur türkische Kohlen hatten. Der Mangel an geeigneter Kohle soll sehr fühlbar gewesen sein.

### Das Seegefecht vor den Dardanellen am 16. Dezember 1912.

Der Zustand des türkischen, ständig bei Chanak liegenden Geschwaders war vor dem Gefecht am 16. Dezember im großen und ganzen günstig. Das Schiffsmaterial war gut instandgehalten; die Besatzungen waren recht gut ausgebildet und hatten Vertrauen zu ihrem Schiffsmaterial, insbesondere ließen die Gefechtsvorbereitungen nichts zu wünschen übrig. Das Personal machte im allgemeinen einen vorteilhaften Eindruck. Indessen mangelte es dem Geschwaderchef und seinem Stabe an Energie und Kampflust. Im Einklang hiermit steht eine Zeitungsnachricht von Mitte Dezember, laut welcher der Geschwaderchef Tahir Bey sich dem Drängen der Seeoffiziere, das griechische Geschwader anzugreifen, ständig widersetzte, schließlich aber das Kommando niederlegte und sein Flaggschiff verließ. Der bisherige Führer des oppositionellen Seeoffizierkorps, Kapitän zur See Ramsi Bey, ein rühriger Mann von über 60 Jahren, wurde dadurch stellvertretender Geschwaderchef.

Digitized by Google

Die griechischen Seestreitkräfte der Dardanellenblockade forderten durch Funkspruch in letzter Zeit täglich das türkische Geschwader zum Kampf heraus. Griechische Zerstörer gingen schließlich so weit, daß sie am 14. Dezember das Fort Sedul Bahr beschossen. Am 16. Dezember, einem sonnigen, milden Tage mit schwachem nördlichem Winde, verließ das türkische Geschwader um $7^h\ 5^m$ vorm. Chanak, um sich außerhalb der Dardanellen zum Kampf zu stellen. Der von diesem Auslaufen sofort unterrichtete Gegner eilte ihm entgegen. Das nun folgende Gefecht spielte sich laut Berichten des griechischen Geschwaderchefs, Kontreadmirals Konduriotis, und des Befehlshabers der griechischen Zerstörer folgendermaßen ab:

Das griechische Geschwader, an dem Tage bestehend aus „Averoff" P, „Hydra", „Psara" und „Spetsai", sowie neun Zerstörern, kreuzte zwischen Imbros und der Halbinsel Gallipoli, als um $8^h\ 20^m$ das türkische, aus den Dardanellen auslaufende Geschwader in Sicht kam.

Die türkischen Seestreitkräfte bestanden aus „Haireddin Barbarossa" P, „Torgud Reiß", „Messudijeh", „Assar-i-Tewfik" sowie acht Zerstörern und liefen zunächst Westkurs. Die griechischen Schiffe machten sofort klar zum Gefecht und liefen auf Kap Helles zu, dem Feinde entgegen, dessen in Kiellinie formierte vier Schlachtschiffe schließlich nach Norden drehten. Auf dem seinem Gros vorauseilenden „Averoff" eröffneten die Türken um $9^h\ 25^m$ das Feuer, als die Schußentfernung noch etwa 12 000 m betrug.

„Averoff" begann erst 10 Minuten, die drei anderen Schiffe erst 15 Minuten später auf 7000 bis 8000 m Entfernung das Feuer.

„Averoff" trennte sich von seinem Gros, um die feindliche Linie durch ein Umgehungsmanöver zwischen zwei Feuer zu bringen. Er näherte sich dabei dem feindlichen Flaggschiff, das er sich zum Ziel genommen hatte, bis auf 2900 m, während die drei übrigen griechischen Schiffe dem Feinde im Laufe des Gefechts bis auf 4000 m nahe kamen. Die türkischen Schiffe hielten sich beständig im Schutz und Feuerbereich ihrer Küstenforts. Sie drehten schließlich um 16 Strich nach Steuerbord und liefen in aufgelöster Formation nach den Dardanellen zurück.

Die griechischen Schiffe blieben außerhalb des Feuerbereichs der Küstenforts. Um $10^h\ 40^m$ hörte das Feuer des türkischen Geschwaders auf, das um diese Zeit wieder in die Dardanellen einlief.

Griechische Schiffe kreuzten nach dem Gefecht in derselben Weise wie vorher vor den Dardanellen.

Um $3^h\ 40^m$ nachm. versuchten drei türkische Zerstörer aus den Dardanellen auszulaufen, wurden aber durch das Erscheinen von drei — nach anderer Angabe von acht — griechischen Zerstörern zum Umkehren veranlaßt. Die griechischen Schiffe erlitten in dem Gefecht nur leichte Beschädigungen. Ein Schuß traf das Aufbaudeck des „Averoff".

Getötet wurde 1 Signalmaat des „Averoff", leicht verwundet 1 Leutnant zur See, 2 Maate, 3 Mann vom „Averoff" und 1 Mann vom „Spetsai".

Unparteiische Augenzeugen des Gefechts und sonstige Berichterstatter haben noch folgende Angaben über das Gefecht gemacht:

Digitized by Google

Das griechische Geschwader hatte tags vorher Lemnos, wo seine Operationsbasis war, verlassen, in der Nacht zwischen Imbros und der Halbinsel Gallipoli gekreuzt und 6h vorm. 14 km von den Dardanellen entfernt gestanden. Bei Gefechtsbeginn lagen mehrere griechische Schiffe und Fahrzeuge, darunter das Unterseeboot „Delfin", bei Tenedos und der türkische Kreuzer „Medschidijeh" mit 9 Zerstörern und 6 Torpedobooten bei Kum Kale in abwartender Stellung.

Das Gefecht begann, als das türkische Geschwader, das von WSW- auf N-Kurs ging, etwa 6 sm NW von Kum Kale stand. Die türkischen Schiffe liefen langsame Fahrt und eröffneten 9h 12m das Feuer auf den noch 11 000 m entfernten Gegner. Dieser war vor Beginn des Gefechts einen südlichen und schließlich einen nordöstlichen, also mit der Richtung der türkischen Kiellinie konvergierenden Kurs gelaufen. Etwa um 9h 20m begann auch er zu feuern. Die Schußentfernung betrug nun 7000 bis 8000 m.

Die türkischen Schiffe hielten sich ziemlich dicht unter Land und änderten Kurs und Formation nicht oder nur wenig. Die Formation der griechischen Schiffe wurde dagegen ständig gewechselt.

Um 9h 25m trennte sich „Averoff" von seinem Gros und dampfte mit vermehrter Fahrt seiner Linie voraus, um die feindliche Linie von vorn zu umfassen. Er konzentrierte sein Feuer auf „Haireddin Barbarossa". Kapitän Ginnes auf „Spetsai" übernahm nun die Führung der drei Schiffe der „Hydra"-Klasse. Die Schußentfernungen verringerten sich bis 10h zwischen „Averoff" und „Barbarossa" auf 2800 m und zwischen den drei „Hydra" und der türkischen Kiellinie auf etwa 4000 m.

Die Schiffsgeschwindigkeit der Türken, anfangs 6 kn, betrug schließlich etwa 12 kn. Die Türken schossen zu Anfang besser als die Griechen. Im ganzen wurden 600 bis 800 Schuß auf jeder Seite gefeuert.

Auf 5000 m Entfernung traten bei den türkischen Schiffen auch die 10,5 cm- und 8,8 cm-SK in Tätigkeit. Als die Entfernung zwischen den beiden gegnerischen Flaggschiffen 3200 m betrug, schoß „Averoff" einen Torpedo, der vor dem Bug des „Haireddin Barbarossa" vorbeilief.

Eins der drei kleineren griechischen Schiffe zog sich gegen 10h nach Westen hin zurück. Anscheinend war an Bord ein Brand ausgebrochen, oder es hatte eine Explosion stattgefunden. Auf türkischer Seite konnte „Messudijeh" seine Position nicht mehr halten und sackte achteraus.

Die Schwenkung der Türken um 16 Strich nach dem Dardanellen-Eingang zu erfolgte kurz nach 10h. Ihr Rückmarsch ging mit großer Fahrt und in unregelmäßiger Formation vor sich. Die Griechen gaben das Gefecht auf und entfernten sich nacheinander nach SW zu.

„Averoff" feuerte auf griechischer Seite den letzten Schuß um 10h 15m, während die türkischen Schiffe noch eine Viertelstunde länger feuerten.

Das Gefecht, an welchem sich angeblich auch einige Küstenforts beteiligt hatten, hatte im ganzen etwa eine Stunde gedauert.

Den Umfang der in dem Gefecht erlittenen Beschädigungen haben bisher die Griechen mit mehr Erfolg als die Türken geheim halten können. Zustatten kam den



Digitized by Google

Griechen dabei, daß keines ihrer Schiffe derartig beschädigt war, daß es einen Reparaturhafen hätte aufsuchen müssen.

Die Beschädigungen und Verluste der türkischen Schiffe scheinen außerdem erheblich größer, also auffälliger gewesen zu sein als die ihrer Gegner. Englische, deutsche und griechische Nachrichten hierüber besagen folgendes:

Auf „Haireddin Barbarossa" hat eine 19 cm-Granate eine ungepanzerte Stelle nahe dem Heck $1^1/_2$ m über der Wasserlinie durchschlagen. Sie explodierte im Schiff und hat dort beträchtlichen Schaden angerichtet, u. a. 5 Mann der hier stationierten Feuerwache getötet und weitere 4 Mann verwundet. Ein anderer Treffer zerstörte die Artilleriefeuer-Kontrollstelle im Vortopp. Ein schwerer Turm wurde außer Gefecht gesetzt, die Kommandobrücke zum Teil zerstört und ein Kohlenbunker in Brand gesetzt. Außerdem erlitten mehrere Kessel Havarie. Von der Besatzung dieses Schiffes wurden 5 oder 8 Mann getötet und 21 oder 40 Mann verwundet. Im ganzen hatten die türkischen Schiffe 58 Tote und Verwundete. Durch Augenzeugen wurde festgestellt, daß das Lazarettschiff, das die türkischen Schiffe bis zur Dardanellen-Einfahrt begleitet hatte, sogleich nach Rückkehr des Geschwaders bei jedem der vier Schlachtschiffe anlegte, um dessen Verwundete überzunehmen.

Daß „Haireddin Barbarossa" nicht mehr voll gefechtsfähig war, geht daraus hervor, daß der stellvertretende Geschwaderchef sich in der zweiten Hälfte des Dezember auf „Torgud Reiß" einschiffte und daß „Haireddin Barbarossa" bis Mitte Januar seinen Ankerplatz bei Chanak nicht mehr verließ.

Auch „Torgud Reiß" und „Messudijeh" erhielten mehrere Treffer, die indessen nur geringe Beschädigungen verursacht zu haben scheinen.

Von den griechischen Schiffen erhielten „Averoff" mindestens vier und „Spetsai" mindestens drei Treffer. Auf „Averoff" beschädigten sie den Bug, die Gegend beim vorderen Schornstein und das Oberdeck.

Für das bisher untätig gewesene türkische Geschwader war das Gefecht ein hoher moralischer Gewinn, wenn es auch keinen praktischen Erfolg gehabt hatte. Das Ansehen des türkischen Geschwaders nach innen und außen, sowie das Selbstgefühl seiner Besatzung waren gestiegen.

Auf einen dem Sultan vom Führer der Torpedoboote, Kapitän Raouf, mündlich erstatteten Gefechtsbericht hin wurde dem Flaggschiff eine historische Gefechtsflagge verliehen.

An den maritim-strategischen Verhältnissen hatte das Gefecht nichts geändert. Die Griechen behielten nach wie vor die volle Seeherrschaft im Ägäischen Meere bis an den Feuerbereich der Dardanellenforts heran.

Gre.

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

# Rundschau in allen Marinen.

**Deutschland.** Flottentätigkeit. Die Geschwader sind mit Schluß der ersten Winterreise kurz vor Weihnachten in ihre Hauptliegehäfen zurückgekehrt und haben einzelnen Besatzungsteilen, in erster Linie den Unteroffizieren und alten Leuten, Weihnachtsurlaub gewähren können. Nach den Festtagen ist der Dienst zunächst schiffs- und treffenweise wieder aufgenommen worden. —

Das am 15. Dezember gebildete Lehrgeschwader hat sich nach einwöchigen Übungen, gemeinsam abgehalten mit der 2. und 5. Torpedobootsflottille in der westlichen Ostsee, wieder aufgelöst.

Mit dem 7. Januar ist die Unterseebootsflottille in 2 Unterseebootshalbflottillen gegliedert worden mit S. M. S. „Hamburg" als Flottillenschiff und „D 5" und „S 99" als Halbflottillenführerbooten. „D 5" hat am gleichen Tage in Dienst gestellt.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Kreuzergeschwader. S. M. S. „Scharnhorst" mit dem Chef des Kreuzergeschwaders 30. 11. an Schanghai, ab 18. 12. Am 20. 12. an Tsingtau, ab 28. 12. — 31. 12. Amoy 3. 1. — 8. 1. Labuan (Nord-Borneo) 10. 1. — 14. 1. Batavia, 17. 1. — 20. 1. Pasoeroean 23. 1. — 25. 1. Makassar.

S. M. S. „Gneisenau" 1. 12. Schanghai 21. 12. — 23. 12. Amoy 3. 1. — 8. 1. Labuan 10. 1. — 14. 1. Batavia, 19. 1. — 19. 1. Telokbelong 21. 1. — 22. 1. Samarang 23. 1. — 24. 1. Batavia.

S. M. S. „Luchs" 9. 12. Manila 15. 12. — 18. 12. Labuan 19. 12. — 22. 12. Singapore 2. 1. — 4. 1. Batavia 15. 1. — 17. 1. Soerabaja (Java). — Die Reise dieser 3 Schiffe in den ostindischen Archipel ist seit längerer Zeit wieder die erste nach den ostindischen Niederlassungen. —

S. M. S. „Emden" 17. 12. Futschau 20. 12. — 22. 12. Hongkong 6. 1. — 8. 1. Swatau 15. 1. — 16. 1. Amoy.

S. M. S. „Leipzig" 30. 11. Schanghai 9. 1. — 11. 1. Tsingtau.

S. M. S. „Nürnberg" 13. 10. Tsingtau 7. 1. — 10. 1. Schanghai. Das Schiff hat die Werftüberholung in Tsingtau beendet.

S. M. S. „Iltis" liegt seit 19. 11. vor Hankau.

S. M. S. „Jaguar" 8. 12. Schanghai 19. 12.— 22. 12. Nanking 15. 1. — 15. 1. Tschingkiang 24. 1. — 24. Nanking.

S. M. S. „Tiger" hat seit 17. 11 in Tsingtau Werftüberholung.. — S. M. Flußkanonenboot „Tsingtau" 10. 12. Hongkong 18. 12. — 18. 12. Canton 6. 1. — 6. 1. Kongmoon 9. 1. — 9. 1. Sainam 12. 1. — 13. 1. Canton. — S. M. Flußkanonenboot „Vaterland" 19. 12. Tschingkiang 27. 12. — 28. 12. Schanghai.

S. M. S. „Otter" 28. 10. Tschungking. — S. M. Tpdbt. „S 90" 24. 8. Tsingtau. 17. 1. — 18. 1. Schanghai. — S. M. Tpdbt. „Taku" 7. 8. Tsingtau 3. 1. — 4. 1. Schanghai 10. 1. — 13. 1. Tschingkiang 14. 1. — 14. 1. Nanking. 17. 1. — 18. 1. Kiukiang 20. 1. — 24. 1. Tschinkiang.

Australische Station. S. M. S. „Condor" 29. 11. Rabaul (Neupommern). Von dort ein längerer Abstecher nach dem Kaiserin Augusta-Fluß. 18. 12. Rückkehr nach Rabaul. — S. M. S. „Cormoran" 23. 12. Auckland (Neuseeland) 2. 1. — 10. 1. Apia. — S. M. S. „Planet" vermißt die Gewässer bei Matupi.

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, dahinter das der Abfahrt.



Digitized by Google

Ostafrikanische Station. S. M. S. „Seeadler" 15. 12. Durban 3. 1. — 6. 1. Kapstadt. S. M. S. „Möwe" 8.12. Kapstadt 7. 1. — 15. 1. Durban.

Westafrikanische Station. Die Schiffe dieser Station befanden sich bis zum 12. 1. an der Küste von Liberia und waren durch die von Südamerika (Pernambuco) über den Ozean dorthin gesandte „Bremen" verstärkt worden,um nötigenfalls gegen die Negerrepublik vorgehen zu können, in der Ausschreitungen der Eingeborenen gegen Deutsche vorgekommen waren. Schon vor 30 Jahren ist einmal ein deutsches Kriegsschiff gegen die Bewohner Liberias mit bewaffneter Hand eingeschritten. Es war dies die alte Glattdecks-Korvette „Victoria", die 1881 den Küstenort Nana Kru, dessen Einwohner den deutschen Dampfer „Carlos" ausgeplündert hatten, in Brand schoß und durch ihr Landungskorps die Neger zu Paaren trieb. Auch in späteren Jahren noch hat die Marine mehrfach unsere in Liberia lebenden Landsleute gegen die Übergriffe der Schwarzen schützen müssen, deren Regierung nicht imstande ist, Bewohnern ihres Landes den Schutz zu gewähren, welchen sie in einem anerkannten Staatswesen für sich zu fordern berechtigt sind. Nachdem die Forderungen der Kommandanten, wenn auch erst nach einigem Druck, erfüllt waren, haben die Schiffe die liberianischen Gewässer verlassen. S. M. S. „Bremen" kehrt auf die ostamerikanische Station zurück, S. M. S. „Eber" geht nach dem Schutzgebiet Kamerun; an der Küste von Liberia ist S. M. S. „Panther" allein zurückgeblieben. S. M. S. „Eber" — Monrovia 12. 1. — 15. 1. Axim (Princeß River) 19. 1. — 20. 1. Lome 23. 1. —

Ostamerikanische Station. S. M. S. „Bremen" Monrovia 12. 1. — 14. 1. Freetown 16. 1. — 20. 1. Porto Grande (St. Vincent). Außerdem ist nur noch ein Schulschiff auf der Station (S. M. S. „Hansa" — 23. 12. Kingston [Jamaika] 5. 1. — 8. 1. St. Thomas 13. 1. — hat die Heimreise über die Kanarischen Inseln bereits angetreten.) — und zwar S. M. S. „Victoria Louise", welche in Willemstad (Curaçao) Weihnachten und Neujahr feierte, dann Barbados und Dominika anlief und nun heimreisend nach St. Thomas unterwegs ist.

Mittelmeerdivision. S. M. S. „Goeben" liegt vor Konstantinopel. S. M. S. „Breslau" 30. 11. Alexandrette 2. 1. — 3. 1. Port Said 16. 1. — 16. 1. Jaffa 17. 1. — 18. 1. Beirut 20. 1. — 21. 1. Alexandrette. S. M. S. „Geier" 19. 12. Haifa 15. 1. — 16. 1. Port Said 22. 1. — 23. 1. Haifa. S. M. S. „Loreley" 2. 11. Konstantinopel 28. 12. — Mudania. — 30. 12. Konstantinopel. S. M. S. „Vineta" 13. 12. Alexandrien 2. 1. — 6. 1. Syracus 15. 1. — 16. 1. Neapel; S. M. S. „Hertha" 20. 12. Alexandrien 3. 1. — 8. 1. Port Said 10. 1. — 11. 1. Alexandrien 20. 1. — 24. 1. Neapel.

Ablösungstransporte. R. P. D. „Kleist" (Ausreise mit dem Rekrutentransport für die Marinefeldbatterie) Bremerhaven 31. 10. — 18. 12. Tsingtau. — R. P. D. „York" (Heimreise mit der Ablösung vom Kreuzer-Geschwader) Schanghai 23. 11. — 8. 1. Bremerhaven. Dampfer „Königin Louise" (Ausreise mit dem Ablösungstransport für das Kiautschougebiet) Wilhelmshaven 7. 1. — 16. 1. Malta 16. 1. — 20. 1. Port Said 21. 1.

— Personalien. Der Chef der Hochseeflotte, Admiral Henning v. Holtzendorff, beging am 10. Januar das Fest seines 60. Geburtstages. Er trat im Frühjahr 1869 als Kadett in die damalige Norddeutsche Bundesmarine ein, wurde 1874 Leutnant zur See, 1877 Oberleutnant zur See, 1885 Kapitänleutnant, 1891 Korvettenkapitän, 1897 Fregattenkapitän und in demselben Jahre Kapitän zur See. An Kaisers Geburtstag 1904 zum Kontreadmiral befördert, wurde Admiral v. Holtzendorff 1907 Vizeadmiral und bald nach Antritt seines Kommandos als Chef der Hochseeflotte Oktober 1909 Admiral.

Digitized by Google

— Schiffsmaterial. Stapellauf. In Elbing am 11. 1. S. M. Tpdbt. „S 21".

— Probefahrten. S. M. S. „Straßburg" hat seine Probefahrten beendet. S. M. S. „Stralsund" erzielte als höchste Leistung eine Geschwindigkeit von 28,277 kn bei 35 515 WPS und überschritt damit die ausbedungene Höchstleistung um reichlich 1 kn.

S. M. S. „Condor" ist aus der Liste der Kleinen Kreuzer gestrichen und in die der Kanonenboote übernommen.

Die auf der westafrikanischen Station befindlichen Kanonenboote sind fortan innerhalb des Bereiches dieser Station salutfähig.

Zum Unterschiede von der neuen „Kaiser"-Klasse hat die bisherige den Namen „Kaiser Friedrich"-Klasse erhalten.

— Häfen und Werften. Den Wunsch des Arbeiterausschusses der Kaiserlichen Werft zu Wilhelmshaven, eine ungeteilte $8^1/_4$ stündige Arbeitszeit mit halbstündiger Mittagspause einzuführen, hat das Reichsmarineamt nach reiflicher Überlegung ablehnen müssen. Praktische Erwägungen, die von der Wissenschaft unterstützt werden, lassen bei körperlicher Arbeit und angesichts der klimatischen Verhältnisse die Unterbrechung der Mittagszeit durch eine längere Pause unbedingt als das Zweckmäßigste erscheinen.

— Aufträge für die deutsche Schiffbauindustrie. Die Schichauwerft, Elbing, hat von Rußland den Auftrag zur Lieferung zweier Kreuzer, der deutschen Kolberg-Klasse ähnlich, und mehrerer Torpedoboote erhalten. Vulkan-Stettin baut für Griechenland ein großes Linienschiff und sechs kleine Torpedoboote, sowie einen Minenleger für die Türkei, die Germaniawerft vier Unterseeboote für Norwegen.

— Flugwesen. Nationalflugspende. Die Sammlungen für diese Spende haben sich durch das einmütige Zusammenwirken aller Kreise der Bevölkerung zu einer nationalen Spende im wahrsten Sinne des Wortes gestaltet und ein Gesamtergebnis von nicht weniger als 7,2 Mill. *M* erzielt.

Höhenfahrt des Marineluftschiffs „L 1". Das Schiff erreichte bei einer Übungsfahrt, bei welcher die Steigungsfähigkeit geprüft wurde, anstandslos in kurzer Zeit eine Höhe von 1880 m. — Flugzeugschuppen sind in Kiel und Wilhelmshaven in Bau genommen.

— Funkentelegraphie. Großbritannien besitzt die größte Zahl der auf der Erde vorhandenen 1740 FT-Stationen, die auf dem internationalen Telegraphenbureau in Bern eingetragen sind, nämlich 693. An zweiter Stelle steht Deutschland mit 280, dann folgen Frankreich, Italien, Niederlande, Japan usw. Übrigens sind von den 1740 FT-Stationen 1482 Bordstationen.

— Geschenke für S. M. Schiffe. Seine Majestät der Kaiser überwies der Kommandanten- und Offiziermesse des Linienschiffes „Friedrich der Große" 45 Bände des Werkes: „Friedrich der Große".

Die städtischen Kollegien Münchens stifteten der Offiziermesse S. M. S. „Prinzregent Luitpold" ein Ölbild des neuen Münchener Rathauses mit seiner reichen Fassade und den Türmen der Frauenkirche, der Maler Professor Langhorst ein vorzügliches Bild des jüngst verstorbenen Prinzregenten.

Oberbürgermeister und Bürgermeister, Stadtverordnete und Vertreter der Handelskammer der Stadt Magdeburg überbrachten am 5. Januar dem Kreuzer gleichen Namens die Geschenke der Stadt: Tafelsilber für die Messen der Offiziere und Deckoffiziere, eine Bücherei für die Mannschaft und ein Gemälde der Stadt für die Kommandantenkajüte.

Digitized by Google

— Unfall des Kreuzers „Straßburg". Vor Friedrichsort wurde der einlaufende Kreuzer „Straßburg" durch einen aus dem Kanal kommenden dänischen Dampfer gerammt, sodaß zwei vordere Abteilungen beschädigt und leider auch ein Mann des Kreuzers schwer, zwei leichter verletzt wurden. Das dänische Schiff befand sich auf der falschen Fahrwasserseite.

— Der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal hat sich im Jahr 1912 auf rund das Doppelte der Schiffszahl des Jahres 1902 gehoben und eine Einnahme von 4 080 000 ℳ gegen 3 993 000 ℳ des Vorjahres gebracht.

— Verschollene Schiffe im Jahre 1912. Im verflossenen Jahr wurden bei Lloyds, London, 36 Schiffe mit 34 332 Registertonnen als verschollen erklärt, eine seit 1905 nicht erreichte, bedauerlich hohe Zahl. Das Gros der gebliebenen Schiffe stellen, wie fast immer, die Hochseefischerei, besonders diejenige auf den Neufundlandbänken und bei Island, sowie die das Kap Horn umsegelnden Schiffe. Von deutschen Schiffen verschwanden spurlos zwei große Segler, zwei Fischdampfer, ein Frachtdampfer, ein kleiner Schoner. — Im ganzen kamen mit den verschollenen Schiffen 650 Mann um. »Navigare necesse est, vivere non est«.

T. T.

⚜

**England.** Allgemeine Lage. Mit einer überraschend großen Mehrheit ist die lange und heiß umstrittene Homerule-Bill vom Unterhause angenommen worden. Wenn auch im Oberhause die Annahme dieses Gesetzes noch unwahrscheinlich ist, so muß doch die irische Selbstverwaltung, auch wenn sie durch das Veto des Oberhauses hinausgeschoben werden sollte, schließlich zur Tatsache werden. Im allgemeinen sind infolge der Annahme der Homerule-Bill nur vereinzelte Ausschreitungen vorgekommen.

Trotzdem die Friedensverhandlungen zwischen der Türkei und den Balkanstaaten zunächst zum Stillstand gekommen sind, sind sämtliche Delegierten in London geblieben, so daß die Verhandlungen jederzeit wieder aufgenommen werden können. Das übereinstimmende Bestreben der Großmächte, einen erneuten Kriegsausbruch zu verhüten, hat in der Überreichung einer gemeinsamen Note an die Türkei weiterhin Ausdruck gefunden.

— Marinepolitik. Im Vordergrunde des Interesses stehen die Verhandlungen des kanadischen Parlaments über den eingebrachten Gesetzentwurf zur Beisteuer für die englische Marine (Januarheft). Zu einer Einigung zwischen den oppositionellen Liberalen und der Regierungspartei ist es bisher nicht gekommen. Da die Liberalen im Senat die Mehrheit haben, so könnte dort die Naval Aid Bill zurückgewiesen und damit Neuwahlen zum Unterhause erzwungen werden. Indessen ist dies aus parteipolitischen Rücksichten kaum zu erwarten. Wahrscheinlich ist nur eine lange Dauer der Verhandlungen im Unterhause und Obstruktion der Liberalen. Nach den letzten Nachrichten versuchte einer der liberalen Führer eine Einigung durch den Vergleich herbeizuführen, daß nur zwei statt drei Großkampfschiffe gebaut würden, und zwar beide in England, ein drittes Schiff dagegen in Kanada. Auf diese Weise würden die verfassungsmäßigen Schwierigkeiten beseitigt, und eine Verzögerung in der Anteilnahme an der englischen auswärtigen Politik würde vermieden. Daß auch innerhalb der kanadischen Regierung Ansicht gegen Ansicht stand, beweist der Rücktritt des Ministers der öffentlichen Arbeiten, den er damit begründete, daß er ohne vorher eingeholte Zustimmung

Digitized by Google

des gesamten Volkes einem derartig einschneidenden Gesetzentwurf nicht zustimmen könne. Mr. Borden erklärte bei der Bekanntgabe des Rücktritts vor dem Parlament, daß bei einer derartig ernsten Lage, wie sie aus der Denkschrift der englischen Admiralität hervorginge, eine sofortige und wirksame Hilfe notwendig sei. Diese sei ganz unabhängig von einer späteren Festlegung der kanadischen Marinepolitik, die dem Volk zur Entscheidung vorgelegt werden müsse. Nur vereinzelt wird von englischen Blättern auf den Widerspruch in der Denkschrift und früheren Erklärungen Mr. Churchills hingewiesen, der darin läge, daß entgegen den bei Einbringung des Etats gemachten Ausführungen Mr. Churchills in der Denkschrift die Lage als derartig ernst hingestellt wird, daß nur eine sofortige größere Beisteuer der Tochterländer dem abhelfen könne.

Dem Parlament wurde ein Weißbuch, datiert vom 10. Dezember 1912, vorgelegt, das einen Depeschenwechsel des Kolonialsekretärs mit den Regierungen von Australien, Neuseeland, Südafrika und Neufundland enthält, der auf die Reichskonferenz von 1911 Bezug nimmt und die Verhandlungen der englischen Regierung mit Mr. Borden während seines Besuches in England schildert. Das Weißbuch sagt darüber unter anderem:

„Mr. Borden drückte den Wunsch aus, daß die Minister von Kanada und der anderen Tochterländer, die in London als Mitglieder des Committee of Imperial Defence wären, vertraulich Kenntnis erhalten sollten von der Politik und den Maßnahmen der britischen Regierung in auswärtigen und anderen Fragen. Wir stellten ihm dar, daß das Komitee lediglich eine beratende Körperschaft sei und unter keinen Umständen eine Körperschaft werden könne, die entscheidenden Einfluß auf die Politik hätte . . . Zugleich versicherten wir ihm jedoch, daß jeder anwesende Minister eines Tochterlandes jederzeit freien Zutritt zum Premierminister, den Staatssekretären des Auswärtigen und der Kolonien haben würde, um sich über alle Fragen der Weltpolitik zu unterrichten.“ Zum Schluß sagt das Weißbuch: Aus Mr. Bordens Rede bei Einführung der Naval Aid Bill ginge hervor, daß er die gemachten Vorschläge annehme. Dasselbe Anerbieten gelte auch naturgemäß allen übrigen Tochterländern und könne je nach den Wünschen der einzelnen Regierungen ausgestaltet werden. Die einzelnen Regierungen würden gebeten, sich zu äußern, ob eine derartige engere Zusammenarbeit in Armee- und Marinefragen mit dem Committee of Imperial Defence erwünscht sei.

Über eine Antwort der einzelnen Regierungen ist amtlich noch nichts bekannt gegeben.

Nach einer Meldung der »Daily Mail« soll voraussichtlich im Mai eine Zusammenkunft von Vertretern der Regierungen von Australien, Kanada und Neuseeland in Vancouver stattfinden, in denen diese Fragen erörtert werden sollen, zugleich mit Beratungen über das Zusammenwirken im Stillen Ozean zu ihrem gegenseitigen Schutz.

Auf eine Anfrage im Parlament erklärte Mr. Churchill, daß die jährliche Beisteuer Indiens von 2040000 ℳ noch nicht ein Drittel der Kosten für die Indiensthaltung des ostindischen Geschwaders ausmache.

Trotz des Zuwachses der englischen Flotte infolge der Geschenke der Tochterländer dauert in der englischen Presse die Agitation dafür fort, im Hinblick auf das Jahr 1915 und die voraussichtliche Vermehrung der österreichischen und italienischen Flotte in dem bald zu erwartenden Etat den Bau von sechs statt fünf Großkampfschiffen zu fordern. Nach einer Meldung des »Daily Telegraph« soll der Etat annähernd 1020 Millionen ℳ fordern, darunter etwa 40 Millionen ℳ, die im letzten Rechnungsjahre nicht verbraucht seien. Die über 100 Millionen ℳ betragende Erhöhung sei auf die höhere Mannschaftslöhnung und die frühere Inbaugabe sämt-

Digitized by Google

licher Schiffe zurückzuführen. Der Armeeetat soll nach demselben Blatt mehr als 564 Mill. ℳ betragen.

— Organisation. Aus dem großen Altersunterschied zwischen dem alten und dem neuen Chef des Admiralstabes schließt »Standard« auf bevorstehende Erweiterung der Dienstobliegenheiten des Admiralstabes und auf Vermehrung seines Personaletats.

Die Kreuzergeschwader haben eine Umbenennung erfahren. Die aus Schlachtkreuzern bestehenden Geschwader (I. Kreuzergeschwader und die vier „Invincibles" im Mittelmeer) heißen fortan: I. und II. Battle Cruiser Squadron. Die Panzerkreuzer im Mittelmeer erhalten die Bezeichnung: I. Kreuzergeschwader, die übrigen Kreuzergeschwader behalten ihre bisherige Bezeichnung.

Die bisherige V. Zerstörerflottille wird IX. Zerstörerflottille. An ihre Stelle treten später die neuesten Zerstörer nach ihrer Fertigstellung. Die IX. Flottille behält Harwich als Hauptliegehafen.

Die Bildung des VI. Geschwaders ist durch die Indienststellung des Linienschiffes „Vengeance" — gleichzeitig Artillerieschulschiff des Nore — eingeleitet. An seiner Stelle ist das bisherige Artillerieschulschiff „Jupiter" zur III. Flotte (VIII. Geschwader) getreten.

Das bisherige Schulgeschwader (Kreuzer „Leviathan", „Donegal", „Berwick", „Royal Arthur") wird im Februar aufgelöst und neugebildet aus den acht Kreuzern der „Edgar"-Klasse von 7350 t mit dem Heimatshafen Queenstown (Irland). Die Vermehrung seines Schiffsbestandes steht offenbar im Zusammenhange mit der großen Personalvermehrung, für die die vorhandenen Einrichtungen nicht mehr ausreichten.

I. Flotte. Linienschiff „Dreadnought" vom I. Geschwader ist als Flaggschiff zum IV. Geschwader getreten. Das I. Geschwader besteht damit nur aus sieben Linienschiffen. Nach seiner Fertigstellung wird „Centurion" den „Hercules" im II. Geschwader ersetzen, der zum I. Geschwader tritt, womit dieses wieder auf seine volle Stärke gebracht wird. Das IV. Geschwader wird durch „Agamemnon" und „Lord Nelson" weiter verstärkt werden, wenn diese durch „Ajax" und „Audacious" im II. Geschwader ersetzt sind. Das II. Geschwader wird dann völlig aus Schiffen mit 34,3 cm-Geschützen bestehen, das I. Geschwader ebenfalls aus Großkampfschiffen mit 30,5 cm-Geschützen. Das III. Geschwader soll unverändert bleiben, während das IV. allmählich durch die älteren Schiffe vom „Dreadnought"-Typ aufgefüllt wird.

— Flottentätigkeit. Die Schiffe der I. Flotte lagen im vergangenen Monat in ihren Heimatshäfen, um wachweise Weihnachtsurlaub zu geben. Das III. Geschwader blieb im Mittelmeer, einzelne Schiffe gingen zur Reparatur nach England. Es wird wegen der noch immer ungeklärten Lage auf dem Balkan noch bis auf weiteres dort bleiben. Nach Beendigung der Beurlaubungen macht das I. Geschwader Artillerie- und Torpedoschießübungen in der Nähe von Portland, das I. Schlachtkreuzergeschwader in der Bantry-Bay. Sämtliche Minensuchkanonenboote liegen in Portland. Die I. und IV. Flottille liegen bis 21. Januar in ihren Heimatshäfen zu Beurlaubungen, die II. Flottille ist nach Beendigung des Urlaubs nach Invergordon, die III. Flottille nach dem Firth of Forth gegangen. Ein Beschäftigungsplan für die I. Flotte ist diesmal entgegen früherem Brauch nicht bekannt gegeben worden.

Während der Werftliegezeit hat das Flottenflaggschiff „Neptune" größere Schlingerkiele erhalten.

— Sonstige schwimmende Streitkräfte. Das Schulgeschwader ist von der spanischen Küste nach den Heimatshäfen zurückgekehrt und erteilt Weihnachtsurlaub. Sein ursprünglicher Reiseplan nach Westindien wurde seinerzeit wegen der unsicheren politischen Lage aufgegeben. Es blieb an der spanischen Küste.

Digitized by Google

Der neue Kreuzer „Dublin" geht nicht, wie beabsichtigt, nach dem Mittelmeer. Für ihn tritt der Kreuzer „Gloucester" zum Mittelmeergeschwader.

Der Kreuzer „Hyacinth" von der III. Flotte geht als neues Flaggschiff des Kapgeschwaders im Februar nach Kapstadt und löst sein Schwesterschiff „Hermes" ab.

Die als Minenschiffe umgebauten Kreuzer, denen beim Umbau seinerzeit die Geschütze genommen waren, erhalten wieder vier 12 cm-SK und FT-Einrichtung.

Der neue Schlachtkreuzer „New Zealand" wird Ende Januar eine neunmonatige Reise antreten, die ihn zunächst nach Simons-Bay, dann über eine Strecke von 6000 sm nach Tasmania führt. Nach dreitägigem Aufenthalt geht er nach Lyttelton. Nach dreimonatigem Aufenthalt in neuseeländischen Gewässern sollen auf der Rückreise angelaufen werden die Fidji-Inseln, Honolulu, Vancouver, Panama, Callao, Valparaiso, Montevideo, Rio de Janeiro, Trinidad, Barbados und die Bermudas. Abfahrt dort 6. Oktober, Ankunft in Plymouth am 15. Oktober.

Der Panzerkreuzer „Natal", der die Leiche des in England verstorbenen Botschafters der Vereinigten Staaten, Mr. Reid, nach New York überführte, hatte auf der Überfahrt sehr schweres Wetter, bei der er Beschädigungen an den Aufbauten, FT-Einrichtungen und Geschützen erlitt, die eine mehrwöchige Reparatur erfordern.

— Offizier- und Mannschaftspersonal. Die Vorgänge bei der Verabschiedung des bisherigen Ersten Seelords haben zu lebhaftesten Erörterungen in der Presse und im Parlament Anlaß gegeben, in deren Verlauf auch der zwischen Mr. Churchill und Sir Francis Bridgeman darüber geführte Schriftwechsel verlesen wurde. Die von Lord Beresford erhobenen scharfen Angriffe wies Mr. Churchill sehr energisch zurück. Er betonte, daß nur ein völlig frischer und gesunder Offizier den Anforderungen gewachsen sein könne, die diese Stellung im Kriegsfalle an seine Person stellen würden. Diese Gesichtspunkte müßten bei der Besetzung dieses Postens besonders berücksichtigt werden. Nach wie vor wird trotzdem in der Presse behauptet, nicht Gesundheitsrücksichten, sondern sachliche Meinungsverschiedenheiten hätten zu der Verabschiedung geführt.

Bei den Neujahrsbeförderungen wurden 9 commanders zu captains und 23 lieutenants zu commanders befördert, wodurch der Stellenetat um 23 bzw. 14 überschritten wird. Unter den zu captains Beförderten ist nur ein Nichtspezialist.

Bei derselben Gelegenheit wurde der Erfinder des firing-director, Vizeadmiral Sir Percy Scott, zum Baronet erhoben.

In der Rangliste erhalten künftig die Offiziere, die als Kadetten die Kings gold medal bekommen haben, die Bezeichnung K. M. hinter ihrem Namen. Im ganzen führt die Rangliste jetzt 23 Inhaber dieser Medaille auf.

Von den Osborne-Kadetten sollen sich nach »Naval and Military Record« 18 freiwillig für die Ingenieurlaufbahn gemeldet haben, während der Bedarf mit 81 angegeben wird. Die Admiralität wird sich also vielleicht zu dem Schritt gezwungen sehen, den Restbedarf durch zwangsweise Überführung von Kadetten zu dieser Laufbahn zu decken, wenn sie nicht vorzieht, in erhöhtem Maße Deckoffiziere zur Ingenieurlaufbahn zuzulassen.

Der aus dem Unteroffizierstande hervorgegangene commander Lyne, der erst kürzlich befördert und zum Kommandanten eines Kanonenbootes ernannt wurde, erhielt das Kommando des Linienschiffes „Goliath" der III. Flotte. Als der erste derartige Fall wird dies besonders von den Blättern hervorgehoben.

Neu zugelassen zur Offizierslaufbahn sind die Deckoffiziere des Signal- und FT-Personals. Die Anwärter müssen eine Prüfung in Seemannschaft und Artillerie ablegen.

Mit Genehmigung der englischen Admiralität übernimmt Leutnant Domvile die artilleristische Ausbildung der chilenischen Marine. Der brasilianische Senat genehmigte die Anstellung von englischen Seeoffizieren als Instrukteure.

Digitized by Google

— Artillerie. Mit dem neuen firing-director sollen über 50 Linienschiffe und Panzerkreuzer ausgerüstet werden. Wenn auch die Kosten hierfür sehr hoch seien — genannt wird die Summe von 10 Mill. ℳ —, so ist nach Ansicht aller Fachblätter doch der Vorteil dieser Einrichtung ein so gewaltiger, daß die Kostenfrage ganz in den Hintergrund treten müsse. Besonders hervorgehoben wird immer wieder die große Treffähigkeit auch bei schlingerndem Schiff — und einige Großkampfschiffe zeigten eine starke Neigung zum Schlingern. Bei den allerneuesten Schiffen soll der firing-director nicht mehr wie auf „Thunderer" in der Feuerleitungsstation im Fockmars, sondern auf dem Kommandoturm eingebaut werden.

Ein neues fire control system — Erfindung des commander Dreyer — wird auf dem Linienschiff „Thunderer" eingebaut, auf dem auch der firing-director erprobt wurde.

Bei dem Anschießen der Geschütze des Linienschiffes „Conqueror" mit $^3/_4$ Ladung haben sich die Rücklaufeinrichtungen an einem 34,3 cm- und vier 10,2 cm-Geschützen nicht bewährt und müssen geändert werden. Bei dem 34,3 cm-Geschütz soll der Rücklauf nur $^1/_5$ des erwarteten betragen haben. Infolgedessen sind stärkere Beschädigungen an den Aufbauten eingetreten.

Infolge dieser Erfahrungen wird in der Fachpresse die Befürchtung wiederholt, daß die jetzigen Linienschiffe bereits überarmiert (overgunned) und einem längeren Schießen mit Gefechtsladung infolge der Beanspruchung der Schiffsverbände nicht gewachsen seien. Jedenfalls sei es sehr zu überlegen, ob man bei den neuesten Schiffen zu einem noch größeren Kaliber übergehen solle, denn dann würden die Beschädigungen durch eigenes Schießen naturgemäß noch ernster ausfallen.

— FT-Wesen. Der zur Prüfung des Marconi-Vertrages eingesetzte Parlamentsausschuß (s. Januarheft) hat seine Arbeiten abgeschlossen und das Ergebnis dem Parlament vorgelegt. Die Hauptpunkte aus dem Bericht sind folgende: 1. Die Dringlichkeit der Errichtung eines Welt-FT-Netzes wird anerkannt. 2. Die ersten 6 FT-Stationen sollen gemäß dem Vertrage errichtet werden in England, Ägypten, Ostafrika, Südafrika, Indien, Singapore oder in den benachbarten malaiischen Staaten. 3. Die Erwerbung der in Frage kommenden Grundstücke soll sofort in die Wege geleitet werden. 4. Die Regierung ernennt einen wissenschaftlichen Ausschuß von hervorragenden Fachmännern zur Untersuchung der geeignetsten FT-Systeme unter besonderer Rücksichtnahme auf Reichweite und dauernde Aufrechterhaltung der FT-Verbindung.

Der Generalpostmeister gab seiner Genugtuung über das Ergebnis der Untersuchung Ausdruck und teilte mit, daß die Grundstücke in England bereits ausgesucht seien, daß innerhalb von 2 Monaten diese Frage auch für Ägypten geregelt sein würde. Danach würden die Grundstücke in den übrigen Ländern ausgewählt werden. Gegen die Ernennung eines wissenschaftlichen Ausschusses setzte er seine Bedenken auseinander.

— Flugwesen. Ein neues Departement für Luftfahrt (air department) ist in der Admiralität geschaffen. Chef: ein captain, Stab: ein commander, ein engineer-lieutenant, ein assistant clerk.

Eine besonders rege Tätigkeit wird entwickelt für die Schaffung der Flug- und FT-Stationen längs der Küste. Flight-commanders mit Flugzeugen sollen in Port Victoria, Harwich, an der Küste von Yorkshire, in Grimsby, Kirkwall und Rosyth stationiert werden. Den hauptsächlichsten Flugstützpunkten sollen Luftschiffe zugeteilt werden. Die erste dieser Stationen ist bereits auf der Isle of Grain bei Sheerneß eröffnet worden. Leutnant Seddon ist für sie zum flight commander ernannt.

Digitized by Google

Im ganzen haben bisher 31 Offiziere und Mannschaften der Marine ihr Fliegerzeugnis erworben. Drei weitere Schüler sind zu einem Lehrgang kommandiert. Nach Äußerung eines Beamten des War office im »Daily Mirror« wird für das Armee- und Marine-Flugwesen im Etat eine Summe von 20 Mill. ℳ gefordert werden.

— Häfen, Werften. Auf den Regierungswerften wird bei der lebhaften Tätigkeit das Personal knapp, ganz besonders in Chatham. Da die auf Personalvermehrung gerichteten Bemühungen erfolglos sind, wird pensioniertes Werftunterpersonal (shipwrights) zum Wiedereintritt aufgefordert. — In Devonport ist mit 13000 Angestellten die Höchstziffer erreicht.

Der Vertrag über Ausbaggerung des Zuganges zu den neuen Dreadnought-Docks in Rosyth ist abgeschlossen. In Rosyth sind zur Zeit über 2000 Arbeiter beschäftigt. Die Fertigstellung ist vor der ausbedungenen Zeit (1916) zu erwarten. Der Unterseebootshafen wird infolge der außerordentlichen Größensteigerung der neuesten Boote um 1,5 m vertieft. Die Admiralität läßt bei Cromarty Vermessungen vornehmen zum Bau eines Forts, der in nächster Zeit 200 Arbeiter beschäftigen soll.

Der Bau der beiden großen Heizöltanks in Invergordon macht schnelle Fortschritte.

Es verlautet, daß England die Absicht habe, bei Alexandrien ein Küstenfort anzulegen. Solum soll nicht als Stützpunkt ausgebaut werden.

Infolge Arbeitsschwierigkeiten und der Weigerung der Arbeiter, 9 Stunden täglich zu arbeiten, hat die einst bedeutende Werft The Thames Iron Works ihre Anlagen schließen müssen, nachdem schon längere Zeit die Schiffbautätigkeit an der Themse immer mehr und mehr wegen der ungünstigen Arbeitsverhältnisse zurückgegangen war.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Nach »Hampshire Telegraph« werden die Linienschiffe des neuen Etats sämtlich reine Ölfeuerung erhalten.

Dasselbe Blatt macht darauf aufmerksam, daß mit der anhaltenden Größensteigerung der Großkampfschiffe die Innehaltung der 2jährigen Baufrist immer schwieriger für die Unternehmer würde. Infolge der hohen Vertragsstrafen müßte oft mit Tag- und Nachtschichten gearbeitet werden, und damit würde der Bau der Schiffe bedeutend teurer, da sich die Unternehmer gegen Verluste naturgemäß durch höhere Preise in ihren Angeboten sicherten. Entweder müßte man zu $2^1/_2$jähriger Bauzeit übergehen oder aber die größeren Kosten in Kauf nehmen.

Der für die australische Marine gebaute Kleine Kreuzer „Melbourne" hat seine Probefahrten aufgenommen.

Der neue Zerstörer „Lurcher" hat bei einer 2stündigen Volldampffahrt eine mittlere Geschwindigkeit von 34,3 kn erreicht.

Auf den Schiffen der „Orion"-Klasse werden die 10,2 cm-Geschütze der vorderen und achteren Aufbauten jetzt in Kasematten hinter halbkreisförmigen Splitterschilden aufgestellt. Auf „Orion" ist bereits mit der Neuaufstellung begonnen worden, nachdem die Kasematten vorher an Land fertiggestellt waren. Er erhielt ferner neue Schraubenflügel, von deren Konstruktion man höhere Geschwindigkeit erwartet.

— Havarien, Unfälle. Die Kreuzer „Argyll" und „Bristol" gerieten bei der Einfahrt in den Hafen von Plymouth auf Grund. „Argyll" kam mit eigener Hilfe nach kurzer Zeit wieder frei, „Bristol" wurde mit Schleppern abgeschleppt.

Der Zerstörer „Beaver" mit 200 Mann an Bord lief an der Küste von Norfolk auf, kam jedoch mit Schlepperhilfe wieder frei und soll keine Beschädigungen erlitten haben.

Digitized by Google

Der Kreuzer „Weymouth" stieß mit einem russischen Dampfer zusammen. Beide Schiffe erlitten leichtere Beschädigungen.

Bei den heftigen Stürmen der letzten Zeit erlitten mehrere Schiffe im Hafen von Devonport Beschädigungen. Der Schlachtkreuzer „New Zealand" verlor seine achtere Stenge und die Antennen.

Die Reparatur des „Centurion" (s. Januarheft) wird bis Mitte Februar dauern.

In Shoeburyneß flog beim Abfeuern eines neuen Geschützes der Verschluß heraus. 2 Tote, 2 Verwundete. Versehentlich war eine zu starke Ladung gebraucht worden.

Sa.

⚜

**Vereinigte Staaten von Amerika.** Marinepolitik. Anfang Januar haben die Verhöre vor der Marinekommission des Repräsentantenhauses begonnen; danach beabsichtigt das Marineamt, im neuen Rechnungsjahre 3 Linienschiffe zu fordern. Die Stimmung im Kongreß scheint in diesem Jahre einem Bauprogramm, das mehr als ein Linienschiff vorsieht, günstiger zu sein als im vergangenen Jahre.

In einem Schreiben an die Marinekommission des Repräsentantenhauses bringt der Staatssekretär der Marine zum Ausdruck, daß seiner Meinung nach alle Kriege, an denen die Vereinigten Staaten beteiligt sein würden, sich in der Nähe der Eingänge zum Panamakanal abspielen würden. Ein dementsprechender Schutz im Karaibischen Meer sei daher für die Vereinigten Staaten von grundlegender Bedeutung. Die Marine habe bereits mit Kuba einen Vertrag abgeschlossen, durch den die Vereinigten Staaten das Recht erhalten, die Guantanamo beherrschenden Höhen zu erwerben. Eine möglichst starke Befestigung dieser Bergkette sei in Aussicht genommen. Bei der außerordentlich günstigen strategischen Lage von Guantanamo werde so ein zuverlässiger Schutz für den nordöstlichen Zugang zum Panamakanal gewährleistet. Mitte Januar hat die Regierung einen aus Seeoffizieren und Armeeoffizieren gebildeten Ausschuß nach Guantanamo entsandt, um an Ort und Stelle die ausgearbeiteten Befestigungspläne zu prüfen und zu vervollständigen.

— Flottentätigkeit. Atlantische Flotte. Die Übungszeit für die Atlantische Flotte vom Januar bis Mai 1913 ist wie folgt eingeteilt: 6. Januar Auslaufen der Flotte aus Hampton Roads. Im Laufe des Januar abschnittsweise Artillerieschießübungen von Cristobal und Torpedoschießübungen von Guantanamo aus. Anfang Februar von Guantanamo aus Evolutionieren im Divisionsverbande, dann Bootsdienst und Überholen der Maschinen. Ende Februar sind Übungen im Flottenverbande vorgesehen unter Beteiligung der Torpedoboote, Unterseeboote und Wasserflugzeuge. Anfang März Ausbildung im Sport. Am 17. März Antritt der Rückreise, die wie im Vorjahre zu Manövern benutzt werden wird. In der Zeit vom 20. April bis 5. Mai werden die Schiffe zur Überholung in ihren Heimathäfen liegen.

Die Linienschiffe „Florida" und „North Dakota" sowie die Torpedoboote „Roe", „Paulding", „Drayton" und „McCall" sind am 1. Januar von Tompkinsville aus dem englischen Panzerkreuzer „Natal" entgegengefahren, der die Leiche des verstorbenen Botschafters in London, Mr. Whitelaw Reid, nach den Vereinigten Staaten zurückbrachte, und haben mit halbstocks gesetzten Flaggen die „Natal" nach dem Hudson River begleitet. Am 3. Januar wurde die Leiche unter Erweisung militärischer Ehren gelandet.

Digitized by Google

— Personal. Im Jahre 1913 werden die nachstehend aufgeführten Admirale wegen Erreichung der Altersgrenze aus dem aktiven Dienste scheiden:

Kontreadmiral Murdock, bis Sommer 1912 Chef der Asiatischen Flotte, am 13. Februar,

Kontreadmiral Willits, bisher Direktor of Navy Yards, am 7. März,

Kontreadmiral Mertz, am 26. März,

Kontreadmiral Osterhaus, Chef der Atlantischen Flotte, am 15. Juni,

Kontreadmiral Ransom, der erste seit Verschmelzung des Seeoffizierkorps mit dem Ingenieurkorps aus letzterem hervorgegangene Admiral, am 28. Juni,

Kontreadmiral Ward, bisher Chef der 3. Division der Atlantischen Flotte, am 10. Oktober.

Kontreadmiral Badger hat Anfang Januar seine Geschäfte als Aid for Inspections abgegeben, um als Nachfolger des Kontreadmirals Osterhaus das Kommando der Atlantischen Flotte zu übernehmen.

Kontreadmiral Beatty, seit März 1910 Oberwerftdirektor der Staatswerft Washington, hat, da er für das Kommando als Chef der 4. Division der Atlantischen Flotte in Aussicht genommen ist, seine Geschäfte Anfang Januar an den Kapitän zur See Jones abgegeben.

Vor dem House Naval Affairs Committee kam es zwischen dem Generalstabsarzt der Marine Dr. Stokes und den Kommissionsmitgliedern kurz vor Weihnachten zu einer lebhaften Aussprache über die Besserstellung der Sanitätsoffiziere. „Wenn ich an und für sich auch", so führte Dr. Stokes aus, „auf den Titel Doktor stolz bin, so ist es mir doch in einem militärischen Betriebe, in dem der Arzttitel nun einmal nicht den gleichen Wert besitzt wie der Offizierstitel, lieber mit Kapitän als mit Generalarzt angeredet zu werden. Wenn ich die Titel der Seeoffiziere für die Marineärzte fordere, so soll damit nicht etwa der Anschein erweckt werden, als ob wir unter falscher Flagge segeln wollten; die Forderung kommt vielmehr lediglich aus der Empfindung heraus, daß eine wenigstens äußere Gleichstellung in Anrede und Titel die mannigfachen Unliebsamkeiten am leichtesten aus dem Wege räume, die durch das bei den Ärzten häufig auftretende Gefühl, nicht ihrem Wert entsprechend klassiert zu sein, des öfteren sich ergeben." Der Generalstabsarzt beantragt, die Titel Assistenzarzt, Stabsarzt usw. in Leutnant zur See, Kapitänleutnant usw. des Sanitätsoffizierkorps zu ändern.

In den Lehrplan der Marineschule in Annapolis ist als fremde Hauptsprache an Stelle der französischen das Spanische getreten. Diese Maßnahme wird in verschiedenen Fachzeitschriften als ein Fehler bezeichnet, da das Französische als Diplomatensprache für den Seeoffizier weit wertvoller sei als das Spanische, selbst wenn die Schiffe häufiger nach Lateinisch-Amerika kämen.

Die Marine zählt zur Zeit 3076 Offiziere und 51500 Mannschaften; von diesen sind 4800 Ausländer, darunter 600 Deutsche und je 200 Engländer, Chinesen und Japaner.

— Waffen. Schiffsartillerie. „Talahassee" hat gegen das Zielschiff „A" (Katahdin) auf 9100 und 11000 m Schießversuche abgehalten, die sich auf Panzer, Geschosse und Zünder erstreckten. Die Versuche werden noch fortgesetzt.

Küstenartillerie. Am 9. Dezember 1912 sprang in Sandy Hook beim Versuchsschießen gegen Panzerplatten der Mantel eines 35,6 cm-Geschützrohres von 50 t Gewicht, bestimmt für Küstenverteidigung, in Verschwindlafette neuen Modells. Verletzt wurde niemand. Das Springen wird auf Materialfehler zurückgeführt.

Das Rohr selbst ist wahrscheinlich noch verwendungsfähig. Der erste Schuß wurde mit $^3/_4$ Druck, der zweite, bei dem der Mantel absprang, mit etwa 19000 kg Druck (15 Prozent über Gebrauchsdruck) gefeuert.

Digitized by Google

— Schiffsmaterial. Neubauten. Das Torpedoboot „Balch", ein Schwesterboot der „Aylwin", lief am 21. Dezember 1912 auf der Werft von Cramp & Sons in Philadelphia vom Stapel.

Die beiden neubewilligten Flottenöldampfer haben die Namen „Kanawha" und „Maumee" erhalten nach zwei Flüssen im amerikanischen Hauptölgebiet.

Stand der Neubauten:

| Linienschiffe: | | Torpedoboote: | | | | Unterseeboote: | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „New York" | 65,7 % | „Henley" | 91,3 % | „F 4" | 94,6 % | „K 2" | 57,9 % |
| „Texas" | 80,7 „ | „Cassin" | 65,2 „ | „G 2" | 86,0 „ | „K 3" | 62,2 „ |
| „Nevada" | 12,3 „ | „Cummings" | 57,9 „ | „G 3" | 60,5 „ | „K 4" | 57,2 „ |
| „Oklahoma" | 11,2 „ | „Downes" | 31,5 „ | „G 4" | 88,3 „ | „K 5" | 42,8 „ |
| | | „Duncan" | 51,2 „ | „H 1" | 86,0 „ | „K 6" | 42,7 „ |
| Flottenkohlendampfer: | | „Aylwin" | 74,7 „ | „H 2" | 85,8 „ | „K 7" | 47,6 „ |
| „Jupiter" | 87,9 % | „Parker" | 64,1 „ | „H 3" | 83,3 „ | „K 8" | 47,1 „ |
| „Proteus" | 74,8 „ | „Benham" | 62,5 „ | „K 1" | 58,0 „ | | |
| „Nereus" | 64,1 „ | „Balch" | 69,0 „ | | | | |
| „Jason" | 73,4 „ | | | | | | |

— Heizmaterialverbrauch 1911 im ganzen rund 750 000 t Kohlen für 13,3 Mill. ℳ, 1912 dagegen nur 730000 t Kohlen für 12,5 Mill. ℳ. Der Ölverbrauch ist von 23,9 Mill. kg für 550000 ℳ im Jahre 1911 auf 58,5 Mill. kg für 1,4 Mill. ℳ im Jahre 1912 gestiegen.

— Unterseebootswesen. Die Unterseeboote „B 2" und „B 3" sind im Januar 1913 an Bord des Flottenkohlendampfers „Ajax" auf dem Wege durch den Suezkanal nach Cavite gesandt worden, um in den Gewässern bei den Philippinen verwendet zu werden.

Die Verfügung des Marineamts über das Manövrieren von Unterseebooten vom 9. Oktober 1912 ist bereits am 7. November 1912 wieder aufgehoben und durch die nachstehende Verfügung ersetzt worden:

1. Jedes allein manövrierende Unterseeboot muß von einem Tender, einer Barkaß oder einem andern Unterseeboot begleitet sein, das nach dem manövrierenden Boot dauernd gut Ausschau hält.
2. Ist eine derartige Begleitung durch ein anderes Fahrzeug nicht möglich, so soll das Unterseeboot beim Auslaufen genau angeben, was es vorhat, damit nötigenfalls andere Fahrzeuge ihm sofort folgen können.
3. Ein mit unausgebildetem Personal übendes Unterseeboot darf nur in ganz ruhigem Wasser und unter Anwendung der den Umständen entsprechenden Vorsichtsmaßregeln manövrieren.
4. In Dienst gestellte Unterseeboote dürfen bei ihren Manövern nur auf Tiefen tauchen, die auch im Kriege benötigt werden; unter keinen Umständen darf ein Boot der A-Klasse tiefer als 18 m, ein Boot der B-Klasse oder neuerer Klassen tiefer als 30 m tauchen.
5. Will ein in Dienst gestelltes Unterseeboot aus freien Stücken tiefer tauchen, so bedarf es in jedem einzelnen Falle der ausdrücklichen Genehmigung des Marineamts.
6. Hat ein Unterseeboot allein manövriert, oder hat es tiefer getaucht als vorgeschrieben, so ist dem Marineamt ein ausführlicher Bericht hierüber vorzulegen.

— Flugwesen. Über eine neue Startvorrichtung für Wasserflugzeuge siehe S. 252.

— Funkentelegraphie. Der Chef des Funkenwesens (Superintendent of the Radio Service) ist dem Chef der Personalabteilung des Marineamts unterstellt worden. Sein Sitz ist Arlington, Va.

Digitized by Google

Am 30. Dezember 1912 gelang es der neuen Marinegroßstation Arlington, Va., zum erstenmal, mit der Funkenstation auf dem Eiffelturm in Verbindung zu treten. Am 14. Januar bekam die New Yorker Funkenstation zum erstenmal Verbindung mit der Station Nauen.

Mitte Januar sind die Marinefunkenstationen in Alaska: St. Paul, Dutch Harbor, Unalga, Kodiak, Cordova und Sitka für den Handelsverkehr eröffnet worden.

— Armee. Die Armee hatte im letzten Herbst bei der Einstellung der Rekruten mit Schwierigkeiten zu kämpfen, da der Andrang zur Armee verhältnismäßig gering war. Dagegen waren die Meldungen bei der Marineinfanterie so zahlreich, daß sich die Etatsvermehrung ohne Schwierigkeiten vollziehen ließ. Man schiebt den größeren Andrang zur Marine darauf, daß die Seesoldaten verschiedentlich bei Unruhen im Auslande, so auch zur Zeit wieder in Cuba bei den Aufständen, verwendet werden.

Für den Heereshaushalt für 1913 sind 380 Mill. ℳ bewilligt.

— Panamakanal. Präsident Taft hat in den Weihnachtstagen auf der „Arkansas", begleitet von der „Delaware", seine letzte offizielle Besichtigungsreise nach dem Panamakanal unternommen. Schleusenabmessungen:

| | Panamakanal | Kaiser Wilhelm-Kanal |
|---|---|---|
| Länge der Schleusen . . . . . | 304.80 m | 330 m |
| Breite " " . . . . . | 33.53 " | 45 " |
| Tiefe " " . . . . . | 12,19 " | 14 " |
| Rauminhalt der Schleusen . . . . . | 124 581 " | 207 900 " |

Diese Größen müssen einen bestimmenden Einfluß auf die Abmessungen der Kriegschiffe haben.

Senator Root hat im Senat den Gesetzentwurf eingebracht, im Panamakanalgesetz die Bestimmung zu beseitigen, durch die amerikanische Küstenfahrzeuge von der Zahlung der Abgaben befreit werden. Dadurch würden Streitigkeiten vermieden. Ein großer Teil des Senats ist dafür, die Angelegenheit einem Schiedsgericht zu unterbreiten, doch scheint einstweilen noch die Mehrzahl der Senatoren geneigt zu sein, an dem bisher von der Regierung vertretenen Standpunkt festzuhalten.

— Bezeichnung der Decks. Gemäß einer Verfügung des Marineamts vom 14. November 1912 erhalten die Decks der Kriegschiffe die folgenden dienstlichen Bezeichnungen:

| Name | Deutsche Bezeichnung | Kennzeichen der Decks |
|---|---|---|
| superstructure deck | Brückendeck. | Ein über dem main-, upper-, forecastle- oder poopdeck gelegenes Deck, das nicht an die Seiten des Schiffes heranreicht. |
| forecastle deck | Back. | Teilweises Deck am Bug über dem Oberdeck. |
| upper deck | Aufbaudeck. | Teilweises Deck in der Mitte des Schiffes über dem Oberdeck. |
| poop deck | Schanze. | Teilweises Deck am Heck über dem Oberdeck. |
| main deck | Oberdeck. | Das oberste von Bug bis Achtersteven durchgeführte Deck. |
| second deck | Batteriedeck. | Das zweitoberste durchgeführte Deck. |
| half deck | — | Teilweise durchgeführtes Deck über dem untersten durchgeführten Deck. |
| third deck | Zwischendeck. | Das drittoberste durchgeführte Deck. |
| first platform deck | Oberes Plattformdeck. | Teilweise durchgeführtes Deck unter dem untersten durchgeführten Deck. Falls mehrere vorhanden, mit Zusatz first, second usw. |
| second platform deck | Unteres Plattformdeck. | |

Digitized by Google

Ein Panzerdeck erhält zu vorstehenden Namen den Zusatz protective. Sind zwei Panzerdecks vorhanden, so erhält das stärker gepanzerte Deck zu seinem eigentlichen Namen den Zusatz protective, das schwächer gepanzerte den Zusatz splinter.

v. Selchow.

⚜

**Frankreich.** M. Delcassé ist von seinem Amte zurückgetreten, M. Pierre Baudin hat das Marineministerium übernommen. Gleich in den ersten Tagen des neuen Jahres setzte mit der Demission des Kriegsministers, M. Millerand, eine Erregung der inneren Politik ein, die in der Präsidentenwahl zu Versailles ihren Höhepunkt erreichte und jetzt erst allmählich abflaut.

Die versuchte Rehabilitierung des aus dem Dreyfus-Prozeß bekannten Obersten Paty de Clam war der Stein des Anstoßes. M. Poincaré mußte den Kriegsminister fallen lassen, um nicht seine eigene Wahl zum Präsidenten zu gefährden. M. Poincaré hat sein Ziel erreicht, er ist mit großer Majorität zum Präsidenten gewählt worden und hat M. Briand mit der Neubildung des Kabinetts beauftragt. M. Delcassé hat das Marineministerium nicht wieder übernommen. Als Grund gibt er selbst an, daß die durch den Sturz mit einem Flugzeug gefährdete Gesundheit seines Sohnes ihn an der Ausführung dieses Amtes hindere. Jedenfalls wird die französische Marine den Rücktritt aufrichtig beklagen. Man weiß in Marinekreisen, daß M. Delcassé mit unermüdlichem Eifer und zäher Energie nur das eine Ziel im Auge hatte, die Marine von den Schäden früherer Jahre gründlich zu heilen und daß er die Entwicklung der französischen Marine in Bahnen gelenkt hat, die einen wesentlichen Fortschritt gegen frühere Jahre bedeuten.

Sein Nachfolger M. Pierre Baudin war in dem Kabinett Waldeck-Rousseau Minister der öffentlichen Arbeiten. Er ist bisher Präsident des Flottenvereins gewesen, und es ist anzunehmen, daß die in dieser Stellung erworbenen Kenntnisse und Anschauungen ihm bei Fortführung des von M. Delcassé begonnenen Werkes zugute kommen werden.

Die französische Presse zeigte sich anfangs über das Kabinett ohne so bedeutende Männer wie Delcassé, Millerand, Bourgeois und Poincaré etwas enttäuscht, doch hofft man, daß durch einen baldigen Balkan-Friedensschluß dem neuen Kabinett Zeit und Ruhe gegeben werden, sich in die neuen Obliegenheiten einzuarbeiten.

— Flottentätigkeit im Mittelmeere. Mit einem viertägigen Manöver beschloß die I. Armée navale ihre Tätigkeit im Jahre 1912. Es sollte den Schiffen Gelegenheit gegeben werden, die durch Ministerial-Erlaß vom September 1912 angeordneten und im Dezember durchgeführten neuen Klarschiff-Rollen einzuüben. Eine besondere Manöveridee war den Übungen nicht zugrunde gelegt, es handelte sich nur um kürzere Gefechtsbilder, Aufklärungs- und Blockadeübungen. Zu Weihnachten wurde den Leuten mit guter Führung ein 14tägiger Urlaub erteilt.

Am 6. Januar nahm die Flotte den Dienstbetrieb in allen Teilen wieder auf. Das I. Geschwader verließ mit der 1. Kreuzer-Division und drei Zerstörer-Flottillen Toulon, um gemeinsame und Einzelübungen im Golf Juan und an der Küste von Korsika abzuhalten. Die Rückkehr ist auf den 28. Januar festgesetzt. „Vergniaud" blieb zur Ausführung der jährlichen Überholungsarbeiten in der Werft.

Das II. Geschwader übte bei den Hyères-Inseln. „Vérité" und „Justice" haben ihre mehrmonatige Reparaturzeit beendet. Die 1. Division des III. Geschwaders

Digitized by Google

blieb in den Touloner Gewässern, während die 2. Division zum Docken nach Bizerta geschickt wurde.

Auf dieser Fahrt platzte auf „Masséna" das Hauptverbindungsrohr der Dampfsammler im Backbord vorderen Heizraum. Die Schiffe hatten gerade die Touloner Reede verlassen, als die Explosion mit einem weithin hörbaren Knall erfolgte. Ein Augenzeuge von Bord äußerte sich folgendermaßen über das Unglück: „Nach der Explosion stürzten die Leute aus den unteren Räumen an Deck, weil man anfangs das B-Pulver wieder im Verdacht hatte. Da die Ursache der Explosion bald geklärt wurde, entstand keine Panik. Den kaltblütigen Befehlen des Kommandanten folgend, eilten alle Leute sofort auf ihre Stationen, um Maßnahmen zu treffen, den ausströmenden Dampf abzustellen. Erst nach geraumer Zeit konnte man in den Backbord vorderen Heizraum eindringen, um die schrecklich verbrannten Leichen der unglücklichen Opfer zu bergen. Acht brave Seeleute hatten in treuer Pflichterfüllung den Tod fürs Vaterland gefunden. Die Ursache der Explosion scheint auf mangelhaftes Material zurückzuführen zu sein."

„Masséna" lief wieder in Toulon ein.

Ein mit der Untersuchung beauftragter Ausschuß hat festgestellt, „daß die 17 Jahre alte Dampfrohranlage den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht. Die alte Anlage hätte durch Stahlrohre ersetzt werden müssen. Gelegenheit dazu wäre vorhanden gewesen, aber man habe die hohen Kosten des Umbaues gescheut. Kalte Druckproben bis zu 30 kg hätten stattgefunden, von Dampfproben habe man abgesehen. Die vor 2 Jahren abgehaltene spezielle Untersuchung der Kessel und Dampfrohre habe zu Besorgnissen damals keine Veranlassung gegeben. Undichtigkeiten wären vor der Explosion nicht bemerkt worden."

In der Presse fehlt es nicht an Stimmen, welche das Unglück zum Teil einer Überanstrengung des Personals zuschreiben. Man muß berücksichtigen, daß die Schiffe des III. Geschwaders, trotzdem sie höchstens zwei Drittel ihrer etatsmäßigen Besatzung an Bord haben, zu den Manövern und Übungen fast in gleicher Weise herangezogen werden wie die voll besetzten Geschwaderschiffe. —

Von der 2. Division des I. leichten Geschwaders blieb das Flaggschiff „Léon Gambetta" in Konstantinopel, während „Jules Ferry" und „Victor Hugo" aus der Levante zurückgezogen wurden. Sie trafen Anfang Januar in Toulon ein.

Im Norden übte „Condé" mit den Zerstörer- und Unterseebootsflottillen im Kanal bis kurz vor Weihnachten. Nach 14tägigem Urlaub wurden die Übungen fortgesetzt. Der Angriff auf die französische Nord- und Nordwestküste durch ein feindliches Geschwader ist der Grundgedanke dieser Manöver. Die Presse bedauert das Fehlen größerer Schiffsverbände für diese Übungen, die dadurch wesentlich an Wert verlieren. Es ist damit zu rechnen, daß die beiden anderen Kreuzer des II. leichten Geschwaders „Gloire" und „Marseillaise" im Februar ihre Kesselreparatur beendet haben werden.

Die Ergebnisse beim Kohlennehmen aus dem Dampfer „Marguerite" (Dezemberheft 1912) sind veröffentlicht worden. Während der Durchschnitt 40 bis 60 t in der Stunde bei einer Gesamtübernahme von 450 bis 500 t betrug, erzielten „Danton", „Condorcet" und „Démocratie" eine stündliche Durchschnittsleistung von fast 100 t.

In der Presse wird vor der Gefahr des Rekordaufstellens gewarnt, da die ungleichen Verhältnisse beim Kohlennehmen zu Reibereien und Unzuträglichkeiten zwischen den Schiffsbesatzungen führen. Während auf einigen Schiffen die Kohlen sachgemäß in den Bunkern verstaut werden, werden auf anderen zunächst Batterie- und Zwischendeck vollgeworfen, nur um möglichst schnell das Beendigungssignal heißen zu können. Dadurch verlieren die Übungen den kriegsmäßigen Charakter.



Digitized by Google

— Organisation. Ein Ministerialerlaß vom Dezember 1912 sieht eine Neuordnung des Conseil supérieur de la Marine vor. Seine Aufgabe ist es, alle wichtigen Marinefragen zu beraten. Die Neuordnung wird bedingt durch die mit dem Erscheinen des Erlasses eintretende Aufhebung der erst im Jahre 1909 geschaffenen vier Generalinspekteurstellen. Es handelt sich um die Generalinspekteure des escadres métropolitaines, des défenses sousmarines, des écoles et des dépôts und du matériel.

»Le Yacht« vom 11. Januar schreibt dazu: „Die Generalinspekteurstelle des escadres métropolitaines bildete eine Notwendigkeit, solange die Hochseestreitkräfte getrennt waren. Der Generalinspekteur sollte im Frieden die Grundsätze für eine einheitliche Ausbildung festsetzen und im Kriege den Oberbefehl über die schwimmenden Seestreitkräfte übernehmen. Seit der Vereinigung im Mittelmeer ist die Leitung der Friedensausbildung ohne weiteres auf den ältesten Geschwaderchef übergegangen. Es ist also sinngemäß, daß er auch im Kriege den Oberbefehl behält. Tatsächlich ist der Generalinspekteur seitdem auch nicht mehr in die Erscheinung getreten, somit ist die Abschaffung dieser Stellung nur zweckmäßig.

Der Generalinspekteur des défenses sousmarines war mit der Besichtigung der Zerstörer, Torpedoboote und Unterseeboote der Hafenverteidigung beauftragt. Die Neuorganisation des letzten Jahres hat den größten Teil der Zerstörer und Unterseeboote den Geschwadern unmittelbar unterstellt, somit blieben nur noch die Torpedoboote und die Defensiv-Unterseeboote. Es ist klar, daß dieses Material nicht genügend Betätigung für einen Generalinspekteur bieten kann.

Der Generalinspekteur des écoles et des dépôts führte seit einem Jahre nur noch den Titel, somit ist die Beseitigung dieser Stelle nicht von Bedeutung.

Der Generalinspekteur du matériel sollte auf Anordnung des Marineministers Besichtigungen der Werften usw. ausführen. Aber seitdem im Jahre 1912 die Stellen der beiden Directeurs militaires des Marineministeriums geschaffen sind, denen die gleichen Obliegenheiten zufallen, ist auch diese Generalinspekteurstelle überflüssig geworden und kann ohne Bedenken abgeschafft werden.

Genau genommen ändert also dieser Erlaß an den bestehenden Verhältnissen wenig, er macht nur die in den obersten Stellen befindlichen Offiziere zu ihren eigenen Besichtigenden. Hiergegen ist an sich nichts einzuwenden, es wäre aber wünschenswert, daß der Flottenchef möglichst bald von der Führung eines Geschwaders entbunden würde, um nur Flottenchef zu sein. Mit der Indienststellung des „Jean-Bart" kommt das geeignete Flottenflaggschiff in die Front.

Die Generalinspekteure bildeten zusammen mit dem Chef des Admiralstabes und den Geschwaderchefs unter dem Vorsitz des Marineministers den Conseil supérieur de la marine. Die Abschaffung dieser Stellen machte also folgende Neubildung des Conseil supérieur erforderlich: Die Section permanente wird jetzt von dem Chef des Admiralstabes, den beiden Directeurs militaires und zwei Vizeadmiralen gebildet. Der Flottenchef ist ohne weiteres Mitglied und wird zu allen wichtigen Beratungen hinzugezogen. Außerdem können zu besonderen Sitzungen befohlen werden: Die Geschwaderchefs, die Marinepräfekten und die Admirale von Algier und Tunis, im ganzen 17 Personen." »Le Yacht« hält dies für zu viel. Eine Besetzung durch den Chef des Admiralstabes, die beiden Directeurs militaires und den Flottenchef unter dem Vorsitz des Marineministers wäre das Richtige. Dann hätte man die Garantie, daß der neue Conseil supérieur entschlossener handeln würde als der vorige, daß seine Tätigkeit nutzbringend wäre und nicht nur beschränkten Einfluß hätte.

Die Härte, die für die augenblicklichen Inhaber der Generalinspekteurstellen in der plötzlichen Aufhebung dieser Stellen liegt, wird dadurch gemildert, daß zwei bis zum Erreichen der in nächster Zeit eintretenden Altersgrenze noch in ihrer alten

Digitized by Google

Stellung verbleiben dürfen, während die beiden anderen in die Section permanente du Conseil supérieur berufen worden sind. —

— Personal. Nach »Moniteur de la Flotte« ist die Ausbildung der Artillerieoffiziere (chef du service de l'artillerie) durch einen Ministerialerlaß vom Dezember 1912 neu geregelt worden. Ausgehend von dem Grundsatz, daß die Artillerieausbildung und das Schießen auf den Linienschiffen von so großer Bedeutung ist, daß nur ganz besonders dafür befähigte Offiziere hiermit betraut werden können, hat M. Delcassé verfügt, daß schon unter den Leutnants während des Besuches der Artillerieschule zu sichten sei, wer für eine spätere Verwendung in der Artillerielaufbahn in Frage komme. In den nächsten Dienstjahren sind die artilleristischen Leistungen weiterhin einer steten Kontrolle zu unterwerfen. Erst bei der dritten Sichtung entscheidet es sich, wer fähig ist, das Zeugnis eines »directeur de tir« zu erhalten. Unter diesen werden dann die I. Artillerieoffiziere der Linienschiffe ausgewählt.

— Unterseeboote. Bei Toulon finden gemeinsame Übungen von Unterseebooten und Flugzeugen statt, die vom „Foudre", Mutterschiff für Flugzeuge, geleitet werden. Es handelt sich um Aufklärungsübungen gegen Unterseeboote.

„Montgolfier" und „Admiral Bourgeois" haben ihre Probefahrten aufgenommen. „Newton" mußte seine Probefahrten wegen mangelhaften Arbeitens seiner Motoren unterbrechen.

Nach »Moniteur de la Flotte« werden auf den Unterseebooten Kreiselkompasse eingebaut.

Die Hebeversuche mit getauchten Unterseebooten werden fortgesetzt. Das Anbringen von Hebeketten an im Dock getauchten Booten wird von den Werftarbeitern beinahe sportsmäßig betrieben. Es entspricht zwar nicht dem Arbeiten in strömendem Gewässer, ist aber als gute Vorübung anzusehen.

Größere Beachtung verdient eine Übung, die Ende Dezember in der Nähe von Brest abgehalten wurde. Ein Schlepper brachte bei Tagesanbruch einen 20 m langen Ponton vor die Hafeneinfahrt und versenkte ihn. Er war mit Schäkeln versehen, entsprechend den Hebevorrichtungen der Unterseeboote. Die Lage war durch vier Bojen gekennzeichnet. Um 8 Uhr gab der Marinepräfekt den Befehl, diesen ein Unterseeboot darstellenden Ponton so schleunig wie möglich zu heben. Gegen 9 Uhr liefen vier Schlepper mit Hebepontons und Taucherprähmen aus und trafen um $10^{30}$ an der Unfallstelle ein. Die Hebepontons wurden verankert und die Ketten von den Tauchern eingeschäkelt.

Der Präfekt erschien gegen 2 Uhr, überzeugte sich von dem sachgemäßen Arbeiten und gab Befehl, die Ketten wieder auszuschäkeln. Warum der Ponton nicht gehoben wurde, wird nicht berichtet. —

Das von den Chantiers de la Loire gebaute Unterseebootshebeschiff hat seine Erprobungen abbrechen müssen, um einen zweimonatigen Umbau vorzunehmen. Die Hebegeschwindigkeit soll vergrößert werden. Bisher dauerte es eine Stunde, die Hebeketten auf 30 m Tiefe herabzulassen, während zum Einhieven die dreifache Zeit erforderlich war.

— Schiffbau. Der 560 t große Minenleger „Cerbère" ist auf der Werft von Normand fertiggestellt und nimmt seine Probefahrten auf.

„Jéna", seit der Explosion 1907 nur noch als Zielschiff verwendet, wurde für 26 800 ℳ verkauft, während für den alten Küstenpanzer „Fulminant" 256 000 ℳ bezahlt wurden.

An der Fertigstellung des „Jean-Bart" wird mit großem Eifer gearbeitet. Zur Zeit werden die schweren Türme eingebaut. Turbinen- und Kesselanlagen sind



Digitized by Google

gebrauchsfertig. Der für die Erprobung der Hilfsmaschinen nötige Dampf wird von den eigenen Kesseln geliefert.

„Courbet" ist ins Dock verholt worden zum Anbringen der Schlingerkiele und der Schrauben. Es wird damit gerechnet, daß „Courbet" im Februar mit den Dampfproben beginnen kann.

Der Marineminister hat die Staatswerften davon in Kenntnis gesetzt, daß er, die Genehmigung des Parlaments vorausgesetzt, den Bau der Linienschiffe beschleunigen will. Die im Januar 1914 auf Stapel zu legenden Linienschiffe sollen bereits im Oktober 1913 in Angriff genommen werden. Der Ausbau der Werften und die Zahl der Arbeiter ermöglichte in letzter Zeit schon ein beschleunigtes Bauen. Anstatt nach 24 Monaten, wie im Flottengesetz vorgesehen, liefen die Schiffe schon nach 20 Monaten vom Stapel, und man kann damit rechnen, daß die jetzt geplante 17 monatige Bauzeit bis zum Stapellauf auch innegehalten wird. Ob das Bauen auf den Privatwerften ebenfalls beschleunigt werden soll, ist noch nicht bekannt.

In der Presse wird die Nachricht verbreitet, daß der Marineminister den Bau schneller Linienschiffe plant. Mit der Aufstellung von Plänen für 190 m lange und 29 m breite Schiffe soll bereits begonnen sein.

Die Namen der vier nächsten, zur Zeit noch nicht in Bau befindlichen Großkampfschiffe werden durch Ministerialerlaß bekannt gegeben. Es sind: „Normandie", „Gascogne", „Languedoc" und „Flandre".

Der Marineminister hat auf Antrag des Flottenchefs verfügt, daß sämtliche Apparate für Telephonie ohne Draht, die immer noch auf den Flottenschiffen mitgeführt werden mußten, von Bord gegeben werden. Die Versuche mit diesen Apparaten versprechen keinen Erfolg; bekanntlich wurden bei der „Liberté"-Katastrophe die Apparate der Nachbarschiffe durch die Erschütterung unbrauchbar.

Die großen Werften sind von dem Marineministerium aufgefordert worden, bis zum 16. Januar Pläne und Kostenanschläge für die neuen Linienschiffe einzureichen. In »Le Yacht« werden die Konstruktionsangaben nochmals kurz zusammengefaßt (vgl. auch „Marine-Rundschau", 1912, S. 1265, 1380):

Länge zwischen den Perpendikeln 175 m,
Größte Breite 27 m,
Tonnengehalt 25200 t.

Die Schiffe erhalten Turbinen und Normand-Sigaudy-Kessel, Geschwindigkeit 21 kn während einer 10stündigen Dauerfahrt.

Die schwere Armierung besteht aus zwölf 34 cm-Geschützen in drei Vierlingstürmen. Die Form dieser Türme ist eine unregelmäßige Ellipse. Das Innere ist 10 m lang und breit. Die Türme stehen mittschiffs, der mittlere hinter den beiden Schornsteinen.

Vierundzwanzig 14 cm-Geschütze bilden die Mittelartillerie. Ihre Aufstellung ist durchaus zweckmäßig. Ausgedehnter Panzerschutz über Wasser und unter Wasser gegen Artillerie, Minen und Torpedos. Dazu kommt ein wohldurchdachtes Zellensystem.

Außerdem erhalten die Schiffe Frahmsche Schlingertanks.

— Häfen und Werften. Der Marinepräfekt von Lorient hatte einen Vorschlag ausarbeiten lassen, durch Baggerung der vorgelagerten Untiefen den Hafen für große Schiffe leichter zugänglich zu machen. Die Kosten würden sich auf 416000 ℳ belaufen. Mit Rücksicht auf diese hohen Kosten hat der Marineminister verfügt, zunächst nur das Nötigste auszuführen, damit „Courbet" seine Probefahrten dort abhalten kann.

— Flugwesen. Die Marine hat dem Fliegerklub 40000 ℳ angeboten als Preis für einen in diesem Jahre in Deauville abzuhaltenden Wasserflugzeug-

Digitized by Google

Wettbewerb. Gleichzeitig hat die Marine sich verpflichtet, das Wasserflugzeug, das nach Erfüllung gewisser noch nicht veröffentlichter Bedingungen den ersten Preis vom Klub erhält, für 48 000 ℳ, den mit dem zweiten Preis bedachten Apparat für 40 000 ℳ anzukaufen.

— Fachliteratur. Im »Moniteur de la Flotte« wird die Möglichkeit, das Unterseeboot als Minenleger zu verwenden, einer Betrachtung unterzogen. Während des russisch-japanischen Krieges sei die verheerende Wirkung der Minen von so ausschlaggebender Bedeutung gewesen, daß an der Vervollkommnung dieser Waffe dauernd weitergearbeitet werden müsse. Wenn es gelänge, Unterseeboote zu bauen, die eine genügende Anzahl Minen werfen könnten, wäre die Sperrung von Häfen und Reeden bedeutend wirksamer als durch die jetzigen dem feindlichen Feuer ausgesetzten und vor allen Dingen nicht unbemerkt bleibenden Minenleger. Auch in der Tagschlacht könnten die unterseeischen Minenleger mit Erfolg verwendet werden. Auf die Konstruktion eines solchen Unterseebootes geht der Verfasser nicht näher ein, er glaubt aber, daß sie den Ingenieuren keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bieten würde. Er hofft, daß die französische Marine sich bei ihrer Vorliebe für neue Dinge nicht durch die früher bei Neuerungen erlittenen Nackenschläge werde entmutigen lassen, diesem aussichtsvollen Problem ihre volle Aufmerksamkeit zu widmen.

Der »Moniteur de la Flotte« bedauert lebhaft das Fehlen eines großen Werkes über die französische Seekriegsgeschichte. Das Studium vergangener Kriege wäre stets die beste Vorarbeit für die zukünftigen gewesen. Wenn auch die Taktik durch die Neugestaltung und Vervollkommnung der modernen Waffen gegen früher große Änderungen habe durchmachen müssen, so blieben die Grundbedingungen doch unveränderlich. Die Gleichgültigkeit in maritimen Fragen, die Frankreich den Verlust so vieler Kolonien gekostet und es von einer Seemacht ausschließlich zur Landmacht gedrängt habe, spiegele sich wieder in dem Fehlen historischer Aufzeichnungen früherer Ruhmestage zur See. Der Verfasser glaubt, daß sich gewiß Offiziere mit dieser Arbeit befassen würden, wenn man ihnen genügend Hilfsmittel zur Verfügung stellt.

⚜

**Japan.** Innere Politik. Das Saionji-Kabinett ist über die Frage der beiden Korea-Divisionen gestürzt. Der Premierminister, der durchaus an seiner Sparsamkeitspolitik festhalten wollte, hat vergebens versucht, seinen Kriegsminister zur Aufgabe dieser Forderung zu bewegen. Da er nach dem Rücktritt des Kriegsministers keinen Nachfolger finden konnte, der seine Politik unterstützte, mußte er mit dem ganzen Kabinett demissionieren. Die gesamte japanische Presse ist über die große Uneinigkeit in der Regierung sehr ungehalten. Im allgemeinen steht das Volk auf seiten des Ministerpräsidenten, für dessen Bemühungen, die drückenden Steuerlasten herabzusetzen, es sich dankbar erweist.

— Marinepolitik. Es ist in japanischen Fachkreisen des öfteren der Wunsch nach Schaffung von Verbänden einheitlicher Schiffstypen laut geworden. Die Presse tritt diesen Wünschen mit dem Bemerken entgegen, daß die Finanzlage es nicht gestatte, auf einmal eine größere Anzahl von Schiffen zu bauen. Die Neubauten müßten auf viele Jahre verteilt werden, und da die rasche Entwicklung des Schiffbaues ein Mitgehen erfordere, sei man gezwungen, immer wieder neue und andere Schiffstypen zu bauen.

— Kaisermanöver 1912. Zu den letztjährigen Kaisermanövern der Flotte sind sämtliche verwendungsbereiten Schiffe herangezogen worden. Besonders

Digitized by Google

bemerkenswert ist, daß während der Manöver die bestehenden Friedensverbände aufgelöst und ganz neue Verbände gebildet wurden. Die Manöver hatten drei Abschnitte, von denen der erste zur Einzelausbildung der Unterverbände, der zweite zu getrennten Übungen der beiden Manöverparteien und der dritte Abschnitt zur Durchführung des eigentlichen Manövers bestimmt war.

Die Einteilung der schwimmenden Streitkräfte war: Blaue (angreifende) Partei: Führer Admiral Dewa auf „Kawachi". I. Geschwader: „Kawachi" P, „Settsu", „Aki", „Satsuma" P, „Katori", „Kashima". III. Geschwader: „Iwate" P (Kontreadmiral Murakami) „Tokiwa", „Idzumo", „Yakumo". V. Geschwader: „Tsushima" P, (Kontreadmiral Kawashima), „Chikuma", „Yahagi", „Hirado", „Otowa", „Takachio", „Chihaya", „Yodo". 1. Zerstörerverband: „Tone" P (Kontreadmiral Fujimoto) I., II., VII., IX. Flottille (16 Boote). 3. Zerstörerverband: „Chitose" P (Kontreadmiral Kuroi) III., XII., XIII., XVI. Flottille (13 Boote).

Rote (Verteidigungs-) Partei: Führer: Vizeadmiral Yoshimatsu auf „Mikasa". II. Geschwader: „Mikasa" P, „Shikishima", „Asahi", „Fuji", „Suwo" P (Kontreadmiral Seuto), „Sagami", „Tango", „Nischin". IV. Geschwader: „Ikoma" P (Kontreadmiral Yamashita), „Tsukuba", „Ibuki", „Kurama", „Aso", „Azuma". VI. Geschwader: „Soya" P (Kontreadmiral Toshinai), „Suma", „Tsugaru", „Akashi", „Akitsushima".

2. Zerstörerverband: „Kasagi" P (Kontreadmiral Kamaya), V., VI., VIII., XVI., XVII. Flottille (18 Boote).

Bemerkenswert in dieser Gliederung ist die Zusammenfassung gleichwertiger Streitkräfte in einzelnen Verbänden, die neuesten Linienschiffe im I. Geschwader, die stärksten Panzerkreuzer im IV. Geschwader, die schnellsten geschützten Kreuzer im V. Geschwader.

1. Manöverabschnitt. Während die Unterverbände zu Einzelübungen in See waren, wurden in den Marinestationen an Land Mobilmachungsvorarbeiten und Einrichtungen der Küstenverteidigungen durchgeführt. Dauer des Manöverabschnittes 1 Woche, Beginn am 21. Oktober.

2. Manöverabschnitt. Beginn 28. Oktober. Die blaue Flotte lief nach der Westküste von Kiusiu aus und übte bei den Goto-Inseln; die rote Flotte übte an der West- und Südküste von Kiushiu und kehrte am 2. November nach Yokosuka zurück. Der 2. Manöverabschnitt endigte mit der Einnahme der Anfangsstellungen für den

3. Manöverabschnitt. Die Manöveridee ist nach Zeitungsnachrichten etwa folgende gewesen: Eine blaue (Angriffs-) Flotte wird von Süden erwartet. Die rote (Verteidigungs-) Flotte geht dem Gegner entgegen, lockt ihn in die Suruga-See und in den Bereich der Küstenverteidigungs-Streitkräfte und sucht ihn dort zu schlagen. Das Eindringen von Blau in die Tokio-Bucht selbst soll Rot jedoch verhindern.

Am 4. November verließ Blau die Ariake-Bucht und nahm Kurs auf die Tokio-Bucht. Rot verließ zu derselben Zeit Yokosuka, das Gros nahm Kurs auf die Bonin-Inseln, während das IV. Geschwader zur Aufklärung an der Küste detachiert wurde. Die Bewachung der Tokio-Bucht war dem Hafenverteidigungsgeschwader von Yokosuka übertragen. Am 5. November 6 Uhr vorm. sichtete eine Aufklärungsgruppe von Blau rote Streitkräfte (IV. Geschwader) vor der Ise-Bucht und gab diese Meldung durch FT an das blaue Gros, welches heranrückte und das rote IV. Geschwader um 8 Uhr vorm. angriff. Das Gefecht dauerte etwa 2 Stunden, wurde dann abgebrochen, und die roten Streitkräfte zogen sich nach Osten zur Vereinigung mit ihrem Gros zurück. Blau folgte bis zum Einbruch der

Digitized by Google

Dunkelheit, machte dann kehrt und stand am 6. November morgens vor der Tokio-Bucht. Ein Versuch, die Bucht zu forcieren, wurde jedoch durch das Verteidigungsgeschwader zurückgewiesen. Während sich die roten Kreuzer am Nachmittage des 6. November mit ihrem nach der Tokio-Bucht marschierenden Gros vereinigten, blieben die blauen Streitkräfte bis zum Abend vor der Tokio-Bucht, gingen in der Nacht in See und hielten sich in der Nähe von Oshima. Frühmorgens näherte sich Blau wieder der Tokio-Bucht und stieß dabei auf das von SO heranrückende rote Gros. Noch während der Dunkelheit entwickelte sich ein Gefecht, in dem auch die Torpedoboote eingesetzt und zwei Boote havariert wurden. Das Gefecht dauerte bis 1 Uhr nachm., wurde dann von der Manöverleitung abgebrochen, und beide Parteien wurden in neue Anfangsstellungen detachiert, Blau in die Nähe von Oshima, Rot in die Sagami-See.

Die in die Öffentlichkeit gelangten Nachrichten über diesen letzten Teil des Manövers sind sehr ungenau und widersprechen sich in vielen Punkten. Der Verlauf scheint jedoch so gewesen zu sein, daß Blau sich bis in die Ise-Bucht zurückzog, in der Nacht zunächst Torpedoboote zur Aufklärung bis in die Sagami-Bucht vorschickte und dann am Morgen des 8. November vor der Sagami-Bucht erschien. Rot lief darauf aus, und es entwickelte sich wieder ein längeres Gefecht, in dem zum Schluß der roten Partei eine taktisch günstigere Stellung zugesprochen wurde.

Die Manöver wurden darauf abgebrochen, und die gesamte Flotte lief in Yokosuka ein, um Vorbereitungen für die Flottenparade zu treffen.

— Personal. Am 3. Dezember ist der in Japan wegen seiner Verdienste um den Kriegschiffbau sehr bekannte Schiffbauer Kawasaki gestorben.

Kl.



**Italien.** Marineetat. Über den Marineetat 1913/14 (s. Januarheft) ist noch folgendes bekannt geworden: Die Gesamtsumme beträgt 256736511,17 Lire; davon sind für die Kriegsmarine 211158960 Lire vorgesehen. Allgemeine Ausgaben erfordern 2,45, Pensionen 10,68 und die Handelsmarine 29,66 Mill. Lire.

Das Unterpersonal wird von 33000 auf 35000 Mann vermehrt werden. Davon werden 25000 Mann eingeschifft und 10000 Mann an Land kommandiert sein. Einzustellen sind 1913/14 7500 Rekruten, 1500 Freiwillige, 700 Schiffsjungen und 250 Maschinistenanwärter. Von den 999 etatsmäßigen Seeoffizieren sind 2 der Person des Königs, 4 dem Herzog von Genua und 2 dem Herzog der Abruzzen dauernd attachiert. Marineattachées befinden sich in Wien, Paris, London und Washington.

Die Flotte wird 3 Monate lang unter einem Kommando vereinigt werden. Ihre Einteilung in zwei Geschwader sowie Schulschiffsdivision und Verband der Torpedoinspektion bleibt unverändert bestehen.

Die beiden Geschwader werden sich zusammensetzen aus 15 Schlachtschiffen, nämlich „Dante Alighieri", 2 „G. Cesare", 3 „Reg. Elena", 3 „S. Giorgio", „Ben. Brin", 2 „St. Bon" und 3 „Garibaldi", sowie 5 Kreuzern, nämlich 3 „Quarto" und 2 „Agordat", zu denen auf 3 Monate „Piemonte" und 2 „Minerva" hinzutreten. Zum jetzigen Bestand der Schulschiffsdivision, 3 „Sicilia" und „C. Alberto", tritt „Liguria" hinzu. Zum Verbande der Torpedoinspektion werden nach wie vor die Kreuzer „Vettor Pisani" P und „Lombardia" sowie sämtliche Torpedofahrzeuge

Digitized by Google

gehören, die den Geschwadern nicht zugeteilt sind. Der Bestand an Torpedofahrzeugen wird 31 Zerstörer, 28 Hochseetorpedoboote, 41 Torpedoboote 1. Klasse, 12 Torpedoboote 2. Klasse und 20 Unterseeboote umfassen. Die vorstehend aufgeführten Schiffe und Fahrzeuge sollen bis auf 29 Torpedofahrzeuge das ganze Jahr hindurch voll bemannt in Dienst bleiben. Zu Reparaturarbeiten bleibt je ein Schiff der „Regina Elena"-, „S. Giorgio"- und „B. Brin"-Klasse außer Dienst. Die Fertigstellung des „Conte di Cavour" ist im Etat für den 1. April 1914 vorgesehen.

— Flottenpolitik. Im »Corriere della sera« vom 17. Januar forderte ein ungenannter, augenscheinlich sehr gut unterrichteter Marinefachmann baldige Kiellegung von vier Linienschiffen — anstatt von nur zwei (bisher als „Dandolo" und „Merosini" bezeichnet), wie die Marineverwaltung angeblich beabsichtigt. Er begründete diese Forderung mit der augenblicklichen und der 1916 bestehenden Stärke der Flotten von Italiens Nachbarstaaten, wobei er zeigt, daß Frankreich zur Zeit 19 Linienschiffe und 15 neuere Panzerkreuzer, Österreich 9 Linienschiffe und 3 Panzerkreuzer, Italien 8 Linienschiffe (+ 3 über 20 Jahre alte „Sardegna") und 7 Panzerkreuzer besitzt (die kürzlich fertiggestellten Großkampfschiffe sind dabei nicht mitgezählt). An Großkampfschiffen werde Frankreich 1916 11, vielleicht 13, und Österreich 7, vielleicht 8, haben.

Italien, dessen Küsten von jeher schlecht geschützt gewesen seien und das neuerdings einen erheblichen Zuwachs an Küsten erhalten habe, müsse, um seine Seemachtstellung seinen Nachbarstaaten gegenüber aufrechterhalten zu können, 1916 mindestens 10 Großkampfschiffe besitzen. Deswegen seien demnächst vier und nicht nur zwei Linienschiffe auf Stapel zu legen. Die Pläne dieser Schiffe, die etwa 35 000 t Deplacement und 38,1 cm-Geschütze erhalten sollen, seien fertig. Der Verfasser wünscht ferner, daß die italienischen Schiffsneubauten in Zukunft schneller fertiggestellt werden als bisher, wenn auch in dieser Hinsicht ein Fortschritt in den letzten Jahren zu bemerken sei. Es werde allgemein versichert, daß die Verlangsamung des italienischen Schiffbaues seinen Grund in der zu geringen Leistungsfähigkeit der Werften habe, die ihre Anlagen nicht dauernd für den Linienschiffbau eingerichtet halten können, so lange sie nicht die Garantie für ununterbrochene Beschäftigung haben. Auf Änderung dieses Zustandes müsse die Marineleitung energisch hinarbeiten.

In Frankreich beanspruche der Bau eines Linienschiffes 36 Monate, in Österreich 30, in Italien aber durchschnittlich 42 Monate (für „Dante" 42, für „L. da Vinci" 41, für „G. Cesare" 42, für „Cavour" 44). Österreich, das sein erstes Großkampfschiff-Programm erheblich später als Italien begonnen habe, habe sein erstes derartiges Schiff 4 Monate früher ins Geschwader einstellen können als Italien.

— Kapitulanten. Am 1. Februar sind 350 Schiffsjungen im Alter von 16 bis 18 Jahren und 400 freiwillige Geschützführer-Anwärter im Alter von 18 bis 21 Jahren eingestellt.

— Stapelläufe. Zerstörer „Ascaro" am 6. Dezember 1912 (Deplacement 380 t, Länge 64,5, Breite 6,1, Tiefgang 2 m; 6000 PS; Höchstgeschwindigkeit 28,5 kn; Armierung drei 45 cm-Torpedorohre, zwei 7,6 und vier 4,7 cm-SK). „Ascaro" trat sogleich zum II. Geschwader. Ferner lief vom Stapel Küstentorpedoboot „32 AS" am 4. Januar.

— Schiffsmaterial. Das auf der Werft zu Spezia im Bau befindliche 120 t-Versuchstorpedoboot erhielt die Bezeichnung „39 RM".

Der im Kriege mit der Türkei erbeutete Regierungsdampfer „Kaisseri" wurde unter dem Namen „Eritraea" den Hilfsschiffen 1. Klasse der Kriegsmarine eingereiht.

Das alte Linienschiff „Italia" wurde Maschinisten-Schulschiff.

Digitized by Google

— Streichungen. Kanonenboote „Governolo" und „Aretusa". „Aretusa" bleibt in Massaua.

— Küstenverteidigung. Der Marineminister besuchte in Begleitung eines großen Stabes Anfang Januar Tarent und Brindisi, um sich zu vergewissern, wie weit der Zustand dieser Häfen den Interessen der Landesverteidigung entspricht. In Tarent, dessen Bedeutung durch die Veränderung der politischen Lage im östlichen Mittelmeer gestiegen ist, besichtigte der Minister besonders die in Ausführung befindlichen Arbeiten, nämlich den Unterseebootshafen, den Artilleriepark und die neuen Werkstätten des Arsenals, das Dock für Großkampfschiffe und die großen Molenbauten auf der Außenreede (mar grande), die die Inseln St. Pietro und St. Paolo untereinander und mit dem Festlande bei Kap Rondinella verbinden sollen. Er besichtigte ferner die Gelände, die zur Schaffung eines dritten Trockendocks sowie einer zweiten Durchfahrt von der Außenreede zur Innenreede (mar piccolo) in Betracht kommen.

— Flugwesen. Das erste von acht für die Marine zu liefernden Wasserflugzeugen, System Borel, machte am 20. Dezember seinen Abnahmeprobeflug über die 230 km lange Strecke Venedig — Triest — Venedig. Der Flug ging in Höhen von 600 bis 1000 m innerhalb 3 Stunden ohne Störung vor sich.

Die öffentliche Sammlung Italiens für eine Luftflotte ergab 5 Mill. Lire, die fast ausschließlich zum Bau von Militärflugzeugen, davon 48 Wasserflugzeugen für die Marine, verwendet werden soll.

— Prisengelder. Durch Königl. Dekret ist über die Verteilung des Erlöses aus dem Verkauf der im Kriege mit der Türkei auf Grund des Seekriegsrechts erbeuteten und konfiszierten Gegenstände folgendes bestimmt worden: Von dem Reingewinn erhalten $^1/_5$ die Invalidenkasse der Handelsmarine, je $^2/_5$ die Staatskasse und die Besatzungen der Kriegschiffe, die die Gegenstände erbeuteten.

Von der auf die Besatzung eines Schiffes entfallenden Gesamtsumme erhält jeder Mann einen nach dem Dienstgrade bemessenen Teil, und zwar Matrosen je 1 Anteil, Korporale je 2, Maate und Obermaate je 3, Deckoffiziere je 5, Leutnants zur See je 8, Oberleutnants zur See je 11, Kapitänleutnants je 15, Korvettenkapitäne je 20, Fregattenkapitäne je 27 und Kapitäne zur See je 35 Anteile.

v. D.

⚜

**Rußland.** Ein Artikel des »Kronstadt Wjästnik« (16. Januar) schildert die Tätigkeit der Marine und insbesondere des Marineministeriums im Jahre 1912. Das Ministerium hat nicht weniger als 34 Gesetzentwürfe fertiggestellt. Darunter befinden sich: Ein Gesetz, das die Kosten der neuen Schiffs- und Werftbauten festlegt, ein Entwurf einer Dienstvorschrift für Baubeaufsichtigungskommissionen, die Neuordnung des finnischen Lotsenwesens, die Verlängerung der Offizierlehrgänge der Unterseebootsschule, Verlängerung der Indiensthaltungsfristen der Ostsee-Flottillen, des Schwarze Meer-Lehrgeschwaders und der Maschinistenschulschiffe, Neuregelung der Verteilung von Artillerieschießpreisen und mehrere Änderungen in den Beförderungs- und Löhnungsverhältnissen von Offizieren und Mannschaften.

— Flottentätigkeit. Ostsee. Es stellten außer Dienst und wurden in armierte Reserve übergeführt: die Linienschiffsbrigade schiffsweise in der Zeit vom 3. bis 22. Dezember, die Panzerkreuzerbrigade ebenfalls schiffsweise in der Zeit vom 27. November bis 4. Dezember und die 1. und 2. Unterseebootsdivision am 3./4. Dezember. (Veröffentlicht erst am 17. Dezember — »Kotlin«.)

Digitized by Google

Nach »Kronstadt Wjästnik« (3./16. Januar) überwintern in diesem Jahre alle Linienschiffe und „Rurik" in Helsingfors, die Panzerkreuzer in Reval.

In der Presse wird auf die späten Außerdienststellungstermine aufmerksam gemacht und hervorgehoben, daß die Flotte im Gegensatz zu früheren Zeiten jetzt fast das ganze Jahr hindurch fährt.

Die bereits in armierter Reserve befindlichen Verbände (Geschwader der Minenleger und Flottillen) unternahmen auch im vergangenen Monat kurze Übungsfahrten, wozu die Fahrzeuge vorübergehend in Dienst stellten.

Das neue große (1200 t) Torpedoboot „Nowik" wurde als Aufklärungsschiff der Kreuzerbrigade zugeteilt.

Schwarzes Meer. Die 2. Division der Schwarze Meer-Torpedobootsflottille unternahm unter Führung des Kontreadmirals Plançon Ende Dezember eine Sturmfahrt.

Der Stationär in Konstantinopel, „Kubanetz", wurde durch „Uraletz" abgelöst. Die bisherige Station des „Uraletz", Athen, besetzte „Chwinetz" von der Ostseeflotte.

— Personal. Am 19. Dezember, dem Namenstag des Zaren, wurde der Marineminister, Admiral Grigorowitsch, zum Generaladjutanten ernannt, die Kapitäne I. Ranges Kurosch, Storre (Flottillenchefs in der Ostsee) und Plançon (Flottenchef im Schwarzen Meer) zu Kontreadmiralen befördert, dem Vizeadmiral Eberhardt (Chef der Schwarze Meer-Flottille), dem Kontreadmiral Stezenko (Chef der Sibirischen Flotte) und dem Generalmajor des Navigationsoffizierkorps Samsonoff (Chef des Lotsenwesens) der Allerhöchste Dank für ausgezeichnete und eifrige Dienste ausgesprochen.

In einem am 27. Dezember veröffentlichten Tagesbefehl erhielten der Chef der Unterseebootsbrigade Kontreadmiral Lewitzki, der frühere Chef der 2. Unterseebootsdivision, zwei Unterseebootskommandanten und der Divisionsingenieur einen scharfen Tadel, weil die Maschinenhavarien zweier ihnen unterstellter Boote auf grobe Nachlässigkeit des Personals zurückgeführt wurden.

— Schiffsmaterial. Am 19. Dezember fand auf der Admiralitäts- und Baltischen Werft die feierliche Kiellegung der vier neuen Panzerkreuzer statt. Die Schiffe erhielten die Namen „Borodino", „Nawarin", „Ismail" und „Kinburn".

»Kotlin« (31. Dezember) macht darauf aufmerksam, daß während des Jahres 1913 nur England mehr Großkampfschiffe im Bau haben wird als Rußland, auf dessen Werften insgesamt elf gleichzeitig in Arbeit sind („Gangut", „Poltawa", „Sfewastopol", „Petropawlosk", „Borodino", „Nawarin", „Ismail", „Kinburn" — Ostsee; „Jekaterina II.", „Imperator Alexander III.", „Imperatriza Marija" — Schwarzes Meer).

Nach »Kronstadt Wjästnik« sollen die drei im Schwarzen Meer auf Stapel liegenden Großkampfschiffe sechs Monate vor dem festgesetzten Zeitpunkt vom Stapel laufen.

— Waffen. Die im Dezemberheft gemachte Mitteilung über Schießpreise ist dahin zu ergänzen, daß im Schwarzen Meer „Rostislaff" und „Jewstafi", in der Sibirischen Flottille „Jemtschug" Artilleriepreise erhielten.

Die im Etat 1912 für Reservegeschütze, Kriegsvorräte usw. bewilligten 44 Mill. Rubel wurden wie folgt verteilt:

a) für im Dienst befindliche Schiffe 15 Mill. Rubel (davon 9 Mill. für Reservegeschütze, Wiegen und Zubehör);

b) für im Bau befindliche Schiffe 29 Mill. Rubel (davon 11 Mill. für Reservegeschütze usw.).

Digitized by Google

— Häfen, Werften. Die Erweiterungsarbeiten auf der Admiralitätswerft schreiten rüstig vorwärts. Die Arbeiten begannen im Juni 1912 unmittelbar nach der Bewilligung der nötigen Gelder durch die Duma. Es handelt sich um Vergrößerung aller Werkstätten und der Hellinge.

Da die Hellinge, auf denen die beiden neuen Linienschiffe „Poltawa" und „Gangut" gebaut waren, sich als zu schmal für die 33,5 m breiten Panzerkreuzer „Borodino" und „Nawarin" erwiesen, mußten ihre Dächer abgenommen und die Wände auf $^2/_3$ ihrer Höhe niedergerissen werden. Ferner werden die alten Kräne der Hellinge durch neue ersetzt.

Die Vergrößerungsarbeiten der Werft und der Bau der neuen Schiffe laufen zunächst nebeneinander her.

Durch Vertiefung eines Armes des Flusses Fontanka ist ein Liegeplatz für die der Vollendung entgegengehenden Linienschiffe „Poltawa" und „Gangut" geschaffen worden.

Die Stadt Reval mit den umliegenden Gemeinden wurde als Flottenstützpunkt erklärt. Der betreffende Beschluß des Ministerrats enthält: a) Regeln über die Erwerbung von Immobilien durch Ausländer zu ständigem oder zeitweiligem Besitz innerhalb des zu Reval gehörigen Bezirks, b) vorläufige Regeln über Einschränkung einiger Rechte von Privatpersonen auf der der Bucht von Reval vorgelagerten Insel Nargö und den angrenzenden Gewässern. Letztere Maßnahme steht nach Zeitungsnachrichten im Zusammenhange mit dem Bau von Befestigungen auf Nargö.

Ein Ministerrat vom 13. Dezember bestimmte, daß der Ausbau der Permschen Artilleriewerke aus Staatsmitteln auszuführen und zu diesem Zweck ein Kredit von 9 Mill. Rubel zu fordern sei.

Ein Tagesbefehl des Chefs der Ostseestreitkräfte spricht dem Personal des Hafens von Kronstadt und der Besatzung des Linienschiffs „Zessarewitsch" eine Anerkennung aus für beschleunigte Ausbesserung des Schiffes. „Zessarewitsch" wurde am 10. Oktober zur Ausführung einiger Arbeiten am Schiffskörper eingedockt und in nur drei Wochen repariert, während die Dauer der Arbeit auf sieben Wochen veranschlagt war.

— Flugwesen. Die Flug-Versuchsstation der Marine stellte am 2. Dezember den Dienst ein.

— FT- und Signalwesen. Bei Jalta wird eine neue FT-Station durch die Post- und Telegraphenverwaltung gebaut (»Nowoje Wremja« 14. Dezember).

Am 23. November stellten folgende Marine-FT- und Signalstationen den Dienst ein: a) alle Stationen des Nordbezirks außer den Signalstationen Alexandrowsk-Hafen, Helsingfors, Rönnskär und Hangö, sowie den FT-Stationen Lagernoi, Åbo und Prestö; b) alle Stationen des Südbezirks außer den Signalstationen Reval-Hafen, Packerort und Liebau, sowie den FT-Stationen Reval, Hapsal und Libau. (Veröffentlicht am 24. Dezember 1912.)

— Verschiedenes. Ein Ministerrat vom 12. Dezember ermächtigte den Marineminister, 23 000 t Kohlen für Sewastopol im Ausland zu kaufen.

Der Handelsminister reichte dem Ministerrat einen Gesetzentwurf ein, der strenge Bestimmungen gegen die Verwendung von Ausländern auf russischen Schiffen enthält.

Die Firma Ziese-Schichau hat die Preise ihrer russischen Konkurrenz um 20 Prozent heruntergedrückt.

Digitized by Google

Das Kriegsministerium wird drei neue Fabriken für die Bedürfnisse des Artillerieressorts bauen, darunter eine Baumwollreinigungsfabrik, eine Fabrik zur Herstellung von Nitroglyzerin und eine Pyroxylinfabrik.

G.

⚜

**Österreich-Ungarn.** Organisation. Ein selbständiges Marineministerium und ein Admiralstab, dessen Chef im Kriegsfalle das Kommando der Flotte übernimmt, sollen in nächster Zeit geschaffen werden.

— Marineetat. In einer Anfang Januar abgehaltenen Ministerkonferenz kündigte der Marinekommandant, Admiral Graf Montecuccoli, Nachtragsforderungen an zur Bezahlung der außergewöhnlichen Beschaffungen, Indiensthaltungen usw. anläßlich der stattgehabten Mobilisierung der Flotte. Die Höhe der erforderlichen Summe war noch nicht festzustellen. Der Marinekommandant wird den im Frühjahr zusammentretenden Delegationen ferner Forderungen für drei Linienschiffsneubauten — Ersatz der „Monarch"-Klasse — vorlegen. Diese Neubauten sollen je 25 000 t Deplacement, 24 bis 25 kn Geschwindigkeit und 38 cm-Geschütze erhalten. Ihre Kiellegung ist für Anfang 1914 geplant (zur Zeit sind vier Stapel für Großkampfschiffe, nämlich zwei in Triest, je einer in Pola und Fiume frei). Die Kosten werden 70 Mill. Kronen (= 59,5 Mill. ℳ) pro Schiff betragen. Um den gleichen Betrag soll der ordentliche Etat jedes der nächsten drei Rechnungsjahre erhöht werden.

— Unterseeboote. Mit dem im Schiffbaugesetz von 1911 vorgesehenen Gelde für sechs Unterseebootsbauten (10 Mill. Kronen = 8,5 Mill. ℳ) werden nur vier Unterseeboote zu je 500 t gebaut, da der Geldbetrag nicht für sechs Boote ausreicht.

— Flugwesen. Bisher besaß die Marine nur je ein Wasserflugzeug der Systeme Lohner und Donnet-Levêque. Am 7. Januar flogen diese, von Seeoffizieren geführt und mit je einem Passagier belastet, in $1^1/_2$ Stunden von Pola nach Fiume (100 km); der 2 Tage später angetretene Rückflug des einen Wasserflugzeugs dauerte 50 Minuten.

v. D.

Digitized by Google

# Verschiedenes.

## Die italienischen Hafenarbeiten in Lybien.

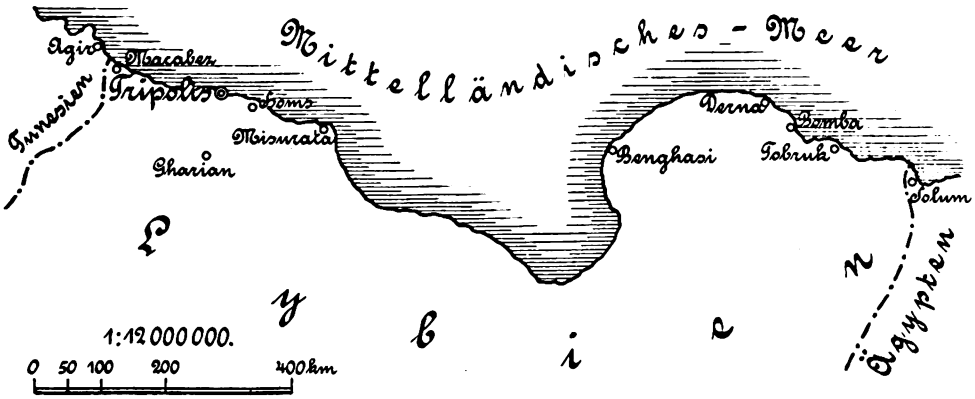
(Mit 3 Skizzen.)

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Rom gab kürzlich einen Generalbericht über die in Lybien auszuführenden staatlichen Arbeiten heraus, deren Pläne gemeinsam mit den Marine- und Armeebehörden aufgestellt waren.

Die erste wichtige Aufgabe, die sich in den neuen italienischen Kolonien bietet, ist die der Hafenarbeiten. Die Ausführung derselben soll in drei Perioden vor sich gehen: zunächst will man die Ausschiffungseinrichtungen verbessern, sodann das Anlegen der Schiffe an Kajen ermöglichen und schließlich den Molenbau vollenden und gut geschützte Hafenbecken anlegen.

Die Arbeiten der ersten Periode sind in Tripolis, Benghasi, Derna und Homs sogleich in Angriff genommen worden und standen Ende 1912 bereits vor einem

Skizze 1.




gewissen Abschluß. Das Anlegen von Kajen soll so beschleunigt werden, daß sie vor Beginn des nächsten Winters benutzbar sind.

Die weit schwierigeren Arbeiten der dritten Periode beanspruchen längere Zeit zu ihrer Fertigstellung.

Die dementsprechend für die einzelnen Häfen aufgestellten Arbeitspläne bezwecken zunächst, Häfen für Torpedofahrzeuge und Handelsschiffe mittlerer Größe herzustellen.

In Zusammenhang damit ist ein Plan zur Befeuerung und Fahrwasserbezeichnung der lybischen Küste ausgearbeitet, dessen Ausführung 1,7 Mill. Lire kostet.

Folgende Arbeiten sind für die einzelnen Hafenplätze vorgesehen:

### Tripolis.

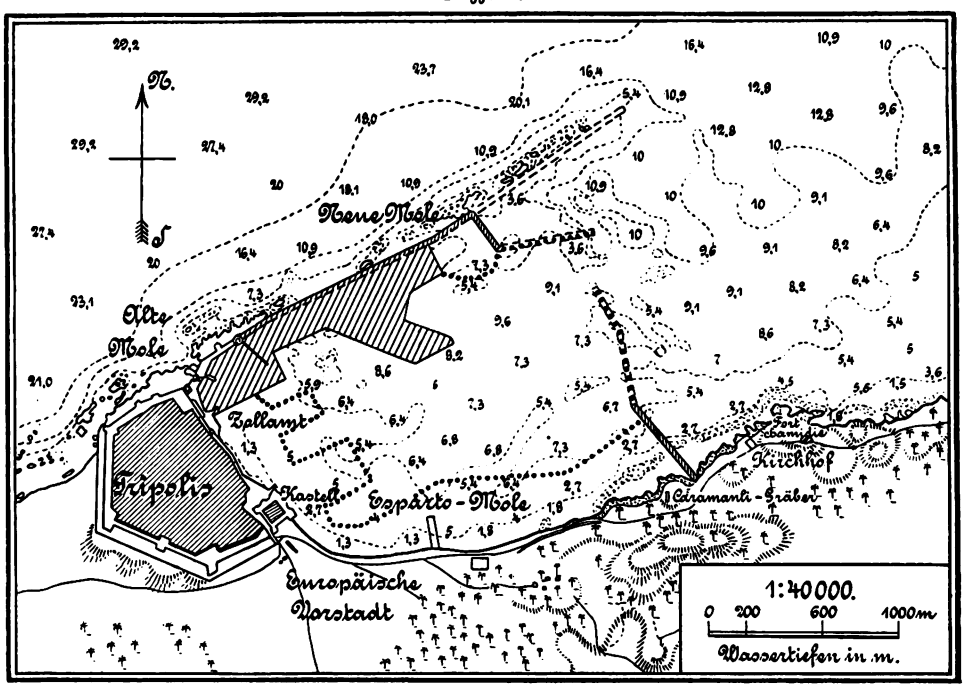
Bei Tripolis sollen im Laufe der Zeit ausgeführt werden:

1. der Bau einer etwa 1300 m langen Mole auf der Nordwestseite des Hafens, die die parallel der Küste laufende Felsenkette verbindet. Sie wird das Hafenbecken gegen die vorherrschenden Winde schützen und soll später vielleicht auf 1700 m verlängert werden;

Digitized by Google

2. die Entfernung der im Hafenbecken befindlichen Riffe, die dieses verengern und gefährlich machen; Ausbaggerung auf 8 bis 9 m Wassertiefe;
3. die Errichtung einer Buhne auf der Südseite des Hafens, um die Sandmassen, welche die Winde aus dem Südostquadranten anwehen, außerhalb des Hafens zu halten; Bau eines Dammes auf der Nordseite des Hafens, um diesen gegen Seegang aus NO zu schützen;
4. der Bau von Kajen und Landungsbrücken mit 4 bis 8 m, stellenweise auch 9,5 m Wassertiefen; Ausbaggerung des Hafens bis zu 10 m Tiefe;
5. die Ausrüstung der Kajen mit Kränen, Schienengeleisen, Magazinen, Straßen usw.;
6. die Erbauung einer Aufschlepphelling oder eines Trockendocks mit den für Schiffsreparaturen erforderlichen Werkstätten;
7. die Ausführung der zugehörigen Einrichtungen, wie Leuchtfeuer, Bojen, Sanitätsstation, Wasserleitungen und Kohlenlager.

Skizze 2.




Die günstigen Küstenverhältnisse bei der Stadt Tripolis erlauben es, mit verhältnismäßig geringen Kosten die bisherige schwierige Landungsgelegenheit in einen der größten und sichersten Häfen des Mittelmeeres zu verwandeln.

Von den beabsichtigten drei Perioden des Arbeitsprogramms umfaßt die erste den Ausbau der Hafenmole auf 625 m Länge sowie des 220 m langen Schutzdammes im Süden und die Schaffung von Kajen in einer Länge von 225 m mit Wassertiefen von 4 bis 6 m, den Bau einer Eisenbahn vom Hafen nach den Steinbrüchen von Gargaresch zur Herbeischaffung des Baumaterials für die Molen und zwei eiserne Landungsbrücken in Verlängerung der Esparto-Mole.

Diese im Februar 1912 in Angriff genommenen Arbeiten werden zum Teil bis zum 1. April 1913 fertig sein. Sie kosten 2,5 Mill. Lire.

Digitized by Google

In der zweiten Periode werden die Hauptmole um ihre bisherige Ausdehnung verlängert, die Riffe im Hafen entfernt und Kajen mit größeren Wassertiefen angelegt werden, sodaß Postdampfer und Kriegschiffe an ihnen anlegen und Handelsdampfer ihre Waren ohne Leichter landen können.

Während der dritten Periode sollen die gesamten Anlagen derart vergrößert werden, daß Italien jenseits des mare nostrum einen Hafen besitzt, der etwa doppelt so groß ist wie gegenwärtig derjenige von Genua.

### Homs.

An der ungeschützten Küste von Homs, an der alljährlich mehrere Monate lang starke Brandung steht, muß ein Zufluchtshafen für Torpedoboote gebaut werden. Für dringende Zwecke ist bereits eine starke Holzbrücke mit Molenkopf, Gleisen, Dampfkränen usw. erbaut worden. Beabsichtigt ist der Bau einer 220 m langen Mole ohne Kajen aus Felssteinen zum Schutz des bei Punta Ligata vorhandenen kleinen Hafens für Küstenfahrer, ferner die Ausbaggerung zweier Zonen im Hafen, einer auf 4 m Tiefe für Torpedoboote und kleine Handelsschiffe, einer auf 2 m für Küstenfahrer. Die Arbeiten waren im Herbst 1912 bereits im Gange.

### Macabez.

Auf Ersuchen der Marineverwaltung wird ein Zugangskanal zur Bai von Macabez*) hergestellt, der zunächst 700 m lang, 30 m breit und 3 m tief ist. Er wird so schnell wie möglich hergestellt und soll später auf 2000 m verlängert sowie auf 5 m vertieft werden.

### Misurata.

Anstatt an der offenen Reede von Misurata will man bei Kap Zuruk, wo günstigere natürliche Vorbedingungen und Schutz gegen Winde aus den beiden westlichen Quadranten vorhanden sind, einen Hafen anlegen.

Es sollen zwei Molen erbaut werden, eine Hauptmole, die zuerst in östlicher, dann in südöstlicher Richtung verläuft, und eine Nebenmole, die senkrecht zur Küste in ostnordöstlicher Richtung anzulegen ist. Hierzu kommen Baggerarbeiten und der Bau einer Landungsbrücke zum Löschen und Laden von Gütern.

### Benghasi.

Die Arbeiten, um den Hafen zur Aufnahme von Schiffen mittlerer Größe geeignet zu machen, sind:

1. Nutzbarmachung der Wasserfläche hinter der vorhandenen 170 m langen Zollamtsmole, die zu verstärken und um 50 m zu verlängern ist.
2. Ausbaggerung eines Zufahrtskanals auf 7 m Wassertiefe.
3. Bau von Kajen auf der Stadtseite des Hafens und eines Wellenbrechers aus Felssteinen im Westen des Hafenbeckens.

Die nutzbare Fläche des Hafens wird 4 Hektar und seine Wassertiefe, bisher nur 2 bis 3 m, wird 6,5 m betragen.**) Die Baggerarbeiten will man innerhalb zweier Perioden zu je 20 Monaten ausführen. Als Gesamtkosten dieser dringenden Arbeiten waren 5 Millionen Lire veranschlagt.

---

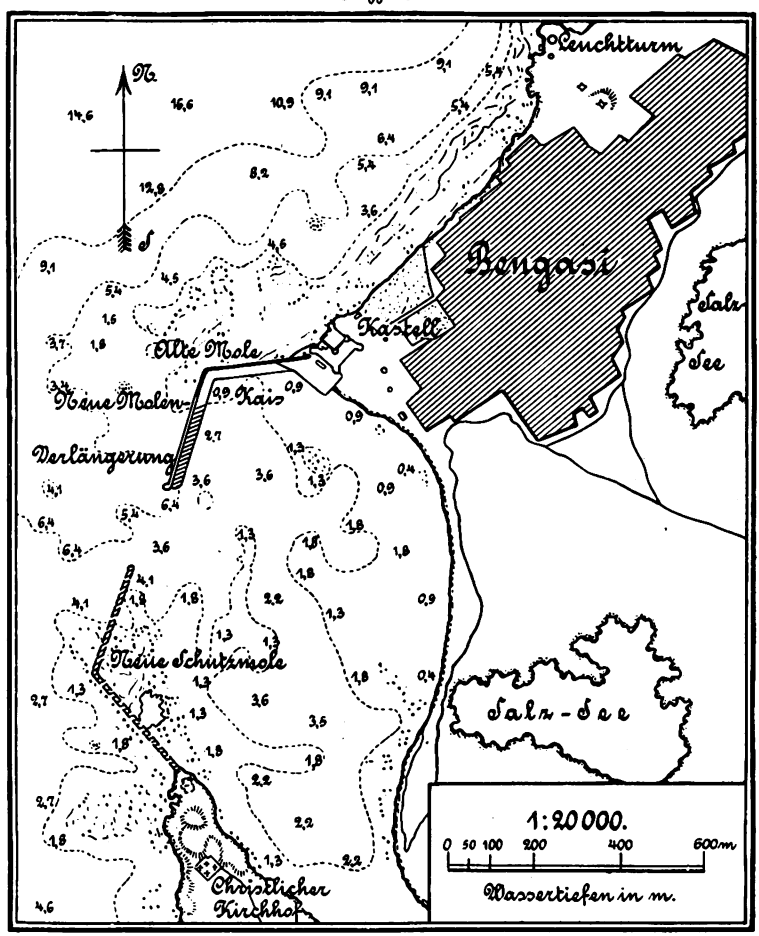
*) Hier ist die Anlage einer Torpedobootstation beabsichtigt. Sie hat bei Bu Kamesch gut geschützte Ankerplätze mit 6 bis 8 m Wassertiefe.

**) Die hier seit Mitte 1912 in Gang befindlichen Baggerarbeiten stießen infolge häufigen schlechten Wetters und der tuffsteinartigen Beschaffenheit des Bodens auf Schwierigkeiten, so daß stärkere Arbeitsmaschinen herangeholt werden mußten, und die Absicht, Zugangskanal und Hafen sogleich auf 6 bis 7 m Tiefe auszubaggern, aufgegeben wurde. Man will sich zunächst mit einer Wassertiefe von 4 m begnügen.

Digitized by Google

Über den Ort, wo der neue Hafen von Benghasi anzulegen sei, waren die Meinungen geteilt, weil der jetzt gewählte Platz, auf dem bereits die türkische Regierung mit dem Hafenbau begonnen hatte, wegen des steinigen Grundes und der Gefahr der Versandung ungünstig erschien. Als vorteilhafter wurde vorgeschlagen, mit einem Kostenaufwand von 22,8 Mill. Lire nordwestlich der Stadt einen 31 ha großen künstlichen Hafen zu schaffen. Hierzu waren geplant:

Skizze 3.




1. eine 860 m lange Hauptmole, die an der Küste beim Leuchtturm beginnend zuerst westlich, dann südwestlich verlaufen sollte;
2. eine 340 m lange Nebenmole, die bei der Zollamtsmole beginnend senkrecht zur Küste verlief;
3. die Anlage von Kaiflächen längs der Westseite der Stadt.

Da die Ausführung dieses Plans viel Zeit und Geld beansprucht hätte, die Herstellung brauchbarer Hafenanlagen aber dringend nötig*) ist, so entschied sich

*) Bislang befindet sich der Ankerplatz für größere Schiffe 1/2 sm nordwestlich vom Kastell in 16 bis 18 m Wassertiefe. Bei den fast ohne Unterbrechung wehenden westlichen Stürmen im Winter ist dieser Ankerplatz sehr gefährlich wegen des hohen Seeganges und des starken Stroms, der aus der Großen Syrte herausſetzt. (Segelhandbuch f. d. Mittelmeer.)

Digitized by Google

die aus Offizieren der Marine und Armee sowie aus Beamten bestehende Kommission, die ihn zu begutachten hatte, für die Wahl des oben erwähnten Platzes südlich der Stadt.

## Derna.

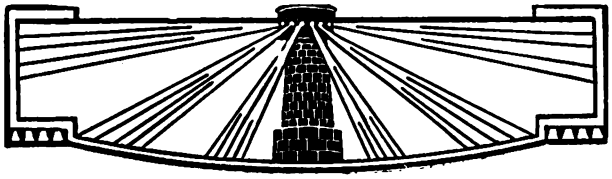
In Derna liegen die hydrographischen und sonstigen örtlichen Verhältnisse ähnlich wie in Homs. Da der Seegang mehrere Monate des Jahres hindurch Ein- und Ausschiffungsarbeiten auf der Reede unmöglich macht, so ist zunächst eine 80 m lange starke, mit Gleisen und Dampfkränen versehene Holzbrücke angelegt worden. Neuerdings wurde ferner mit dem Bau von Hafenanlagen begonnen. Diese bestehen in einer im Winkel anzulegenden Hauptmole von 300 m Länge und einem gemauerten Kai von 70 m Länge nebst dem nötigen Zubehör. Das Hafenbecken wird durch Baggern auf 4 m Tiefe gebracht werden.

(Der Bau einer Eisenbahn zwischen Derna und dem jetzigen Ende der von Alexandrien ausgehenden Mariut-Bahn soll demnächst in Angriff genommen werden. Das zu diesem Bahnbau erforderliche Kapital, 200 Mill. Lire, ist bereits in Rom und Kairo gezeichnet worden, und der Khedive sowie die englischen Behörden in Ägypten haben ihre Zustimmung zu dem Bau gegeben. Die Arbeiten werden etwa 3 Jahre beanspruchen.)

## Tobruk.

Der vorzügliche Naturhafen von Tobruk ist zwar von erheblicher militärischer, aber von nur geringer wirtschaftlicher Wichtigkeit. Daher befaßt sich nur der Marineminister mit seiner Einrichtung. Unter anderem wurde dort der bereits von der türkischen Regierung begonnene Bau eines Leuchtturms auf dem Ras Allem el Mir beendet.

v. D.





Digitized by Google

# Zeitschriftenschau.

## Aviation in the United States Navy. — An Aëroplane Catapult.

»The Engineer«, 13. Dezember 1912.

Captain Chambers, der Leiter des Marineflugwesens der Vereinigten Staaten, hat einen Bericht verfaßt, der im Auszuge zur Veröffentlichung gelangt ist. Nach seiner Ansicht liegt der Schwerpunkt des Marineflugdienstes in der unbeschränkten Verwendung von Wasserflugzeugen in der Flotte. Der Heranbildung des Personals muß die erste Sorge gewidmet sein. Dazu ist geringe Typenzahl (Curtiß und Wright) sowie gleichartige Steuereinrichtung bei allen Typen notwendig. Man braucht ferner besondere Lehrer und Lehrapparate mit doppelten Motoren und Ersatzteilen. Von den verschiedenen Arten der Wasserflugzeuge hält er den einfachen Bootstyp mit Balancekörpern für den besten. Chambers erwähnt dann eine Startmaschine zum Abflug von Schiffen, einen Sicherheits-Kreiselapparat, neue Hilfsmittel zur Navigierung und bespricht schließlich die technischen und militärischen Anforderungen an Neukonstruktionen. Die Vereinigten Staaten müßten ein Laboratorium für Flugwesen haben.

Im zweiten Aufsatz wird die erwähnte Startmaschine näher beschrieben. Sie besteht aus einer etwa 11 m langen Ablaufbahn, auf deren Schienen ein Wagen rollt. Letzterer trägt das bis zum letzten Augenblick fest mit ihm verbundene Flugzeug. Die Kraft, die bei der älteren Wrightschen Startmaschine ein Fallgewicht lieferte, stammt hier von einem Preßluftzylinder, dessen Kolbengeschwindigkeit durch eine Drahtseilübersetzung vervielfacht wird. Der Luftzutritt wird durch die Fortbewegung selbst allmählich vergrößert. Der ganze Apparat soll sich leicht z. B. auf einem Geschützturm aufstellen und wieder abnehmen lassen.

Die praktische Erprobung hat ein gutes Ergebnis gehabt. Der Abflug fand z. B. von einem Floß aus statt, so daß sich die Schwimmkörper des Flugzeuges nur 2 Fuß über Wasser befanden. Ein großer Vorzug des Apparates ist jedenfalls seine Einfachheit. Mit geringen Verbesserungen soll er in der Flotte der Vereinigten Staaten eingeführt werden.

H.

Digitized by Google

# Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

---

**Armaments and arbitration or The place of force in the international relations of states.** By A. T. Mahan, Captain U. S. N. (retired). — Harper & Brothers Publishers, New York and London 1912.

Der Name Mahans wurde in Deutschland zuerst bekannt im Jahre 1896 durch die von der „Marine-Rundschau" herausgegebene Übersetzung seines Werkes: „Der Einfluß der Seemacht in der Geschichte". Es ist gewiß nicht zu viel gesagt, wenn behauptet wird, daß der Aufklärungskampf für das Flottengesetz diesem Buche manche seiner besten Waffen entnahm und daß er ihm einen wesentlichen Teil seines Erfolges zu danken hat. In dem oben genannten Werk nimmt Mahan scharf und gründlich, wie es seine Art ist, den Kampf auf gegen jene Irrlehre, die davon ausgeht, es könne durch friedlichen Schiedsspruch der Widerstreit der Völker um ihre Lebensinteressen beseitigt werden, und es werde der Starke willig sich fügen, wenn der freien Entfaltung seiner Kräfte papierner Widerstand entgegengesetzt wird. Das Werk zerfällt ebenso wie das uns gleichfalls in Übersetzung zugängliche Buch: »The interest of America in Sea power« — siehe „Marine-Rundschau" 1909, S. 894 — in einzelne Kapitel, die Mahan in den Jahren 1911 und 1912 in der »North American Review« — mit einer noch zu erwähnenden Ausnahme — getrennt erscheinen ließ. Wir halten den Gegenstand für wichtig genug, um diese Kapitel einzeln durchzugehen und ihren Inhalt kurz zu erläutern. In seiner „Einführung" weist Mahan zunächst nach, daß das Verlangen nach Schiedsgerichten nicht dem Wunsch entspringt, Gerechtigkeit walten zu lassen, und daß dieses Verlangen zu dem natürlichen Wirken der Kräfte im schärfsten Gegensatz steht; nur diese naturgemäße freie Entfaltung zeitigt Erfolge, und kein Schiedsgerichtshof vermag das Zusammenfassen dieser Kräfte in einer bereiten Waffenrüstung zu ersetzen. Das zweite Kapitel trägt die gleiche Überschrift, wie sie der Haupttitel des Buches wiedergibt. Hier zeigt Mahan, wie die Völker nicht daran denken, ihre Geschicke dem Ausgang von Schiedssprüchen anzuvertrauen, sondern wie sie mitten im Frieden alles daran setzen, ihre Rüstungen auszubauen und der Leistungsfähigkeit der zu erwartenden Gegner anzupassen. Wenn ihn hierbei insbesondere das Anwachsen unserer Marine beschäftigt, deren methodisches Vorgehen er einerseits bewundert, während er anderseits eine Gefahr darin erblickt, so läßt er uns doch gleichzeitig die Gerechtigkeit widerfahren, daß die Triebfeder dieses Vorgehens seit Bismarcks Tagen einzig die Sicherung unserer wichtigsten Lebensinteressen und das Eintreten für unsere nationale Ehre ist.

Das nächste Kapitel beschäftigt sich mit der Frage, inwieweit das Schiedsgerichtsverfahren als geeignetes Hilfsmittel für die Diplomatie zu erachten ist. Hier unterstellt er den Fall, daß Deutschland mit Dänemark übereinkäme, eine der Inseln in der karaibischen See zur Anlage eines Flottenstützpunktes zu erwerben. Einen amerikanischen Protest hiergegen würde ein Schiedsgericht nicht gelten lassen; es würde also auf diese Weise nach Mahans Auffassung für die amerikanischen Interessen eine bis dahin nicht vorhandene Bedrohung an einer besonders empfindlichen Stelle geschaffen werden. Eine Reihe ähnlicher Beispiele sollen der gleichen Beweisführung



Digitized by Google

dienen, daß nur jeder Staat für sich allein der Schiedsrichter seiner Interessen sein kann und daß deshalb der Krieg allein berufen ist, das letzte Wort zu sprechen.

Von diesem Grundsatz aus geht Mahan über zur Betrachtung der Flotten, als wesentlicher Bestandteile in der Regelung der internationalen Beziehungen. Auch hier bildet den Ausgangspunkt das Anwachsen der deutschen Marine, dessen Notwendigkeit er zugibt. Die Stärke der Flotte der Vereinigten Staaten, meint er, sei bedingt nicht durch das, was sie erreichen wolle, sondern dadurch, was sie nicht willens sei, zuzugestehen. Zugeständnisse werde man nur erreichen gegenüber einer Macht, deren Rüstung nicht kriegsbereit sei.

Das nächste Kapitel weist nach, daß die Gesetzgebung ein ungeeignetes Mittel ist, internationale Beziehungen zu regeln. Das vermag nur die Stärke. Niemals aber sind selbstsüchtige Motive allein die Veranlassung der Kriege, sondern überall wurden zugleich ideelle Ziele angestrebt.

Es folgt nunmehr ein Abschnitt, der die Behauptungen Norman Angells in seinem Buch „Die große Täuschung" in ihre Schranken weist. Bereits in unserer Besprechung dieses Buches — Märzheft 1911 — zeigten wir, daß Angells Buch hauptsächlich eine Widerlegung der von Mahan vertretenen Anschauungen bezweckte, doch wird es dem letzteren leicht, nachzuweisen, wie Angell seinerseits von falschen Voraussetzungen ausgeht; nirgends hat bisher die Geschichte dem von ihm vertretenen Standpunkte Recht gegeben.

Das folgende Kapitel: „Der Panamakanal und die Seegewalt im Pazifischen Ozean" erschien zuerst im »Century Magazine«, wir fassen es zusammen mit dem folgenden: „Weshalb muß der Panamakanal befestigt werden?" Dieser Kanal wird nach Mahans Überzeugung dem Weltverkehr ebenso neue Wege weisen wie einst der Suezkanal, wesentlich anders aber steht es um seine militärische Bedeutung, und hieraus folgt, daß allein Geschütze an seinen Mündungen in der Lage sein werden, die von den Vereinigten Staaten gewährleistete Neutralität des neuen Seeweges aufrechtzuerhalten.

In dem Kapitel: »The naval war college« weist Mahan auf den engen Zusammenhang zwischen den politischen Bestrebungen und den kriegerischen Vorbereitungen hin, von denen kriegsgeschichtliche und sonstige Studien des Offizierkorps einen wesentlichen Bestandteil ausmachen.

Das letzte Kapitel endlich: »Was Panama a Chapter of national dishonor?« nimmt Stellung zu den Abmachungen der Vereinigten Staaten mit der neu begründeten Republik Panama. Auch hier vertritt Mahan mit Schärfe den Standpunkt, daß trotz aller Friedensliebe die Tatsache bestehen bleibt, daß der Krieg eines der Mittel ist, das Gleichgewicht zwischen den Völkern aufrechtzuerhalten, und daß nichts zur Zeit für eine Ausschaltung dieses Mittels spricht. Die völkerrechtliche Moral und die Legalität staatsmännischer Maßnahmen erfordern einen anderen Standpunkt der Betrachtung als diese das Privatleben mit sich bringt; hier müssen die Tunlichkeit und die diplomatische Geschicklichkeit, gestützt auf eine starke Rüstung, Hand in Hand gehen.

Wie man sieht, behandelt Mahan schwierigste Probleme, die das höchste Interesse in Anspruch nehmen. Wie wir wiederholt betonten, erleichtert seine Schreibweise dem Leser das Studium seines Gegenstandes nicht; im englischen Urtext bereitet diese Art der Behandlung auch dem Kenner der Sprache manche Schwierigkeit; sehr erwünscht wäre es deshalb, wenn auch dieses Werk bald einen Übersetzer fände, und wenn die Tagespresse Gelegenheit nähme, seine Stellungnahme zu dem Schiedsgerichtsproblem vor einem größeren Publikum zu erörtern. Unseren Lesern empfehlen wir jedenfalls schon jetzt, an dem Buche nicht vorüberzugehen.

Digitized by Google

**Kaiser Wilhelm II. und die Marine.** Folioformat, 258 Seiten Umfang mit 10 doppelseitigen farbigen Vollbildern und 120 Text-Illustrationen. — Verlag von August Scherl, Berlin. — Ausgabe in Franzleinen gebunden mit Schwarzdruck 5 *M*, Vorzugsausgabe in russisch Leinen mit Schwarz- und Goldruck 10 *M*.

In der obigen Schrift haben Stöwer und Georg Wislicenus sich zusammengetan, ein im besten Sinne volkstümliches Werk zu schaffen, dessen Preis einer weiten Verbreitung nicht entgegensteht. Indem die beiden Verfasser des Kaisers Anteilnahme an der Flotte von der frühesten Jugend an verfolgten, fanden sie Gelegenheit, uns ein großes Stück Geschichte in den Bildern der Schiffe vorzuführen. Wir sehen die alte „Elisabeth", die „Sachsen"-Klasse mit ihren ursprünglichen vier Schornsteinen, die „Grille" einst und heute, die alte „Hohenzollern" mit ihrem Radkasten, den „König Wilhelm" mit ragender Takelage und vieles andere mehr. Ungemein stimmungsvoll ist eines der farbigen Blätter, die königliche Fregatte „Royal Louise" unter Segel auf dem lebhaft bewegten Wasser der Havel. Nur die verhältnismäßig großen Figuren der Besatzung verraten, daß es sich um eine kleine Luftjacht handelt, sonst würde man meinen, unsere alte schöne „Niobe" vor Augen zu haben, der an anderer Stelle ein ansprechendes Textbild gewidmet ist. Im Text bringt Wislicenus in ziemlicher Vollständigkeit die Ansprachen und Ordres des Kaisers, in denen Er die Marine zu immer neuer Arbeit anspornt und dem deutschen Volk den Weg auf die See hinaus weist. Daß in dem Buch auch die lebhafte Anteilnahme des Kaisers an der Handelsmarine, am Yachtsegeln und an allen sonstigen Beziehungen zur See und Seegewalt zum Ausdruck kommt, bedarf keiner weiteren Hervorhebung. Bei dem allzu schnellen Veralten aller der Marine gewidmeten Werke war es ein guter Gedanke, das kommende Jubiläum Seiner Majestät zum Anlaß dieser Neuausgabe zu nehmen. Der Verfasser des Textes verdient dabei noch einen besonderen Dank. Die Ansprachen und sonstigen Äußerungen des Kaisers sind in der Fülle der vorhandenen Literatur ungemein schwer zu finden. Die hier gebotene Zusammenfassung wird gar manchem bei späterer Bearbeitung des Gegenstandes als Ganzes wie in seinen Einzelheiten außerordentlich willkommen sein.

**England und Deutschland** oder der europäische Friede. Historisch-politische Abhandlung von Prof. Dr. Arthur Böhtlingk. — Berlin 1912, bei Puttkammer und Mühlbrecht. — Preis 80 Pf.

Auf 53 Seiten faßt der Verfasser noch einmal alles zusammen, was England und Deutschland trennt und verbindet, und kommt dabei zu dem Ergebnis, daß England das allererste Interesse daran hat, ein gutes Verhältnis mit den europäischen Mächten anzustreben und bei ihnen den Rückhalt für den Schutz seiner außereuropäischen Besitzungen zu suchen. Um aber England für das Verständnis dieser Sachlage empfänglich zu machen, wäre die Abrüstung das ungeeignetste Mittel; das Ziel einer europäischen Konföderation kann vielmehr nur dann erreicht werden, wenn sich Deutschland eine möglichst starke Seemacht schafft; denn auf dem Meere liegen die Verhältnisse wie auf dem Lande, wo die Achtung vor der deutschen Wehrmacht nun schon über 40 Jahre lang dem kriegerischen Zusammenstoß der europäischen Großmächte vorgebeugt hat.

**Ist ein deutsch-englischer Krieg eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit?** (Geldliche Kriegsbereitschaft, Diskontpolitik, Balkankrisis.) Von Walter L. Hausmann. Verfasser des „Goldwahn". 8°. 48 Seiten. — Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht, Berlin W 56, Französische Straße 28. Preis 80 Pfg.

Am Schluß sehr eingehender, auf finanzpolitischem Gebiet beruhender Erörterungen kommt der Verfasser zu folgendem Ergebnis: „Wenn man klar erkennt,

Digitized by Google

daß die Macht und das Vermögen eines Volkes nicht auf dem Gelde, sondern auf seinen Arbeitskräften (geistigen sowie körperlichen) und seinen unberührten Naturprodukten beruhen, so muß man auch zum Schlusse kommen, daß ein Volk, das, um seine Größe und Unabhängigkeit zu bewahren, einen kleinen oder größeren Teil seiner Arbeitskräfte abzweigt, um sich Waffen zu schmieden und sich in deren Gebrauch zu üben, damit durchaus nicht seinen finanziellen Untergang herauf beschwört". — Deutschland muß eine jeder andern Macht ebenbürtige Rüstung ohne Knausern tragen; hat es diese, so werden weder die sogenannte Überproduktion noch die angeblich unerträgbar gewordenen Rüstungen einen Zusammenstoß herbeiführen müssen, und aus dieser Erwägung ist ein deutsch-englischer Krieg keine volkswirtschaftliche Notwendigkeit.

**La Belgique à jamais indépendante!** Étude stratégique, par le colonel Arthur Boucher. Vol. in-8, avec 2 cartes. — Berger-Levrault, éditeurs, 5—7, rue des Beaux-Arts, Paris. — Prix: 1 fr.

Der Verfasser geht von folgenden Leitsätzen aus: „Deutschland sucht den Krieg, Frankreich wünscht brennend den Frieden. Deutschlands ganzes Interesse geht dahin, Belgiens Neutralität zu verletzen, es verlangt nach seinem Land und nach seinen Kolonien. Frankreich hat das vollste Interesse an der Erhaltung dieser Neutralität, weil sie seine nördliche Grenze deckt und den Osten vor einem Einfall schützt. Wer irgend annimmt, daß Frankreich daran gelegen sein könnte, in Belgien einzudringen und von dort aus seinen Gegner zu bekämpfen, geht von falschen Voraussetzungen aus." An der Hand dieser Leitsätze gelangt er zu der Forderung, daß Belgien sich in den Stand setze, seine Neutralität zu schützen. Belgien muß wissen, daß der Tag, da Deutschland seinen Fuß auf belgischen Boden setzt, sein Geschick enge mit dem Frankreichs verbindet, danach möge es sich in seinen Vorbereitungen und seinen Handlungen richten. Wenn es solche Maßnahmen trifft, daß es die über seine Grenzen eindringenden Feinde zu schlagen vermag, hindert es diese zugleich, ihre Waffen gegen Frankreich zu richten, so allein und durch Annahme der in dem Buche erörterten Rüstungsvorschläge ist es sicher, immer unabhängig zu bleiben. — Es bleibt dem deutschen Leser überlassen, aus Bouchers Erörterungen seine Schlüsse zu ziehen; die Frage ist aber zunächst zu stellen: „Woher entnimmt Boucher die Berechtigung für seine oben angestellten Leitsätze?"

**Unsere Zukunft:** Ein Mahnwort an das deutsche Volk. Von Friedrich v. Bernhardi, General der Kavallerie z. D. — Stuttgart und Berlin 1912. J. G. Cottasche Buchhandlung. — Preis 1,20 *M*, gebunden 1,75 *M*.

Im Hinblick auf die durch die letzten politischen Ereignisse geschaffene Lage behandelt der Verfasser noch einmal das Thema, das er in seinem Buche „Deutschland und der nächste Krieg" auf breiterer Grundlage erörtert hat — siehe „Marine-Rundschau" 1912, S. 547. Durch die Ausschaltung des von der Türkei dargestellten politischen Gewichtes ist die Lage des Dreibundes eine wesentlich ungünstigere geworden; dem wird die strategische Kriegsvorbereitung sich anzupassen haben, und mehr als je gilt es deshalb, die Kräfte anzuspannen und keine Vernachlässigung unserer Wehrmacht zuzulassen. „Nicht an Geld fehlt es uns — so schließt Bernhardi seine Mahnung — um unsere Stellung zu behaupten, wohl aber müssen wir den Mut haben, Großes zu wollen, und die Tatkraft, Großes zu erreichen". Die von warmer Begeisterung für unser Vaterland getragenen Ausführungen des Verfassers, der sich damit an das Verständnis breiterer Schichten wendet, sind ungemein

Digitized by Google

lesenswert. Bernhardis größeres Werk bot im übrigen hauptsächlich dem Obersten Boucher den Ausgangspunkt für seine Abhandlung über Belgiens Neutralität.

**Unsere Flotte sinkt!** Ein Mahnwort in letzter Stunde. Von k. u. k. Kontreadmiral der Ref. Franz Mirtl. — Wien 1912 bei Karl Harbauer. — Preis 0,60 Kronen.

Das Mahnwort des Kontreadmirals Mirtl ist eine jener an dieser Stelle mehrfach erwähnten Schriften, die ihren Leserkreis auf die Unzulänglichkeit der österreichischen Flottenrüstung aufmerksam machen wollen. Der Verfasser wendet sich indessen nicht so sehr gegen diese wie gegen die ihm finanzpolitisch unzulässig scheinende Art, mit der in Österreich in einem viel zu knappen Normalbudget und wiederholten „Außerordentlichen Krediten" auf die Aufrechterhaltung des Flottenbestandes Bedacht genommen wird. Diese Art der Finanzierung täuscht die Außenstehenden über das, was erreicht werden soll, und verhüllt den Tatbestand, daß allmählich der Zinsenaufwand größer wird als die reguläre Bewilligung. Der Verfasser beschränkt sich auf die Klarstellung des Sachverhalts, ohne Vorschläge für eine Änderung zu machen, die ja allerdings auf jenseits seines beruflichen Gesichtskreises liegende Steuervorschläge hinauslaufen müßten. Wenn die kleine Schrift auch nur speziell österreichische Verhältnisse und Interessen im Auge hat, so entbehrt sie doch als ein Beweis dafür, daß unseren Bundesgenossen die Gesundung ihrer Flotte ernstlich am Herzen liegt, nicht des allgemeineren Interesses.

**Die blanken Waffen und die Schutzwaffen,** ihre Entwicklung von der Zeit der Landsknechte bis zur Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der Waffen in Deutschland, Österreich-Ungarn und Frankreich. Von W. Gohlke, Feuerwerksmajor a. D. in Berlin-Steglitz. Mit 115 Abbildungen. — (Sammlung Göschen Nr. 631.) — Preis 80 Pfg.

In der kleinen Schrift hat der Verfasser mit unendlicher Sorgfalt ein ungemein interessantes Material zusammengetragen. Den aktiven Soldaten wie den Verabschiedeten und den alten Landwehrmann wird es in gleicher Weise fesseln, wie von jeher die Waffe dem Zweck diente, „die Gliedmaßen des Menschen zu verlängern, zu verstärken und zu verschärfen", und wie hier einerseits von der Einführung des Schießpulvers an die fortschreitende Technik immer mehr den veränderten Verhältnissen sich anpaßte, während auf der anderen Seite das Kunstgewerbe und das Schönheitsbedürfnis in Scheiden, Klingen, Griffen, Helmen usw. Gelegenheit zu ausgiebiger Betätigung fanden. Man darf wohl annehmen, daß die Benutzung umfangreicher Literatur ein Zeichen ist für die Zuverlässigkeit der Arbeit, durch welche die militärwissenschaftliche Bibliothek der Göschenschen Sammlung eine wertvolle und ansprechende Bereicherung erfahren hat.

**Bestimmungen für die Offiziere, Sanitätsoffiziere und oberen Militärbeamten des Beurlaubtenstandes des Heeres und der Marine.** Vierte Auflage. — Halle a. S. 1913 bei Edgar Thamm. — Preis 1,80 *M.*

Die vorbenannte Zusammenstellung wurde zuerst im Jahre 1890 von Oberleutnant Kriewitz speziell für die Offiziere des Landwehrbezirks Halle bearbeitet. Seitdem ist sie in mehrfacher Neubearbeitung auf dem Laufenden erhalten worden. Da sie alles enthält, was für die dienstlichen Beziehungen der Reserve- usw. Offiziere zu wissen nötig ist, hielten wir es für angebracht, auf dieses zweckmäßige kleine Hilfsmittel hinzuweisen.

Digitized by Google

In dem seit 1908 im Erscheinen begriffenen Handbuch **„Die Religion in Geschichte und Gegenwart"** — Verlag von J. C. B. Mohr, Tübingen — findet sich eine Abhandlung über „Marineseelsorge", die den besonderen Verhältnissen dieses Zweiges pfarramtlicher Tätigkeit gerecht wird und über diese nicht allgemein bekannten Einrichtungen Auskunft gibt. Wir entsprechen gern einer Bitte des Herausgebers, Liz. Leopold Zscharnack, auf die Abhandlung und damit auf das Werk selbst, das in fünf Bänden Ende 1913 vollendet vorliegen soll, hinzuweisen.

**Le Novik.** Journal Posthume du Lieutenant de Vaisseau André Petrovitch Steer. Herausgegeben nach dem Tode des Verfassers während der Marinerevolten in Wladiwostok von Kommandant de Balincourt.

Eine schlichte Erzählung der Ereignisse in Port Arthur bis zur Schlacht am 10. August, dann ein kurzer Bericht über den Todeskampf des tapferen kleinen Schiffes und schließlich eine Beschreibung des mühseligen Rückmarsches von Korsakow durch den Urwald von Sachalin nach dem Festlande. Alles ist einfach, bescheiden und maßvoll in der Kritik geschrieben und gibt doch eine erschütternde Darstellung des Zusammenbruchs der russischen Marine. Interessant ist sein Bericht vom Kriegsrat vor dem Ausbruch und von dem Widerstande, der dem tapferen Kommandanten der „Sebastopol" entgegengesetzt wurde. Man freut sich, wie der Verfasser für seine Kommandanten v. Essen und später Schultz einsteht.

Vom Kulturzustand der Insel Sachalin, von der russischen Verwaltung und Sträflingswirtschaft dort malt er ein recht düsteres Bild. Um so heller hebt sich davon die echt russische Ausdauer und Aufopferung der Besatzung ab, die einen schwierigen Marsch von etwa 650 km ohne Kranke und ohne Nachzügler zurücklegte.

Man wird, wie der Herausgeber sagt, Ssemenoffs Angaben durch diese Tagebuchblätter bestätigt finden. Das Buch ist jedenfalls ein weiteres, durchaus glaubwürdiges Dokument zur Geschichte des Krieges im fernen Osten. H.

**Die Handelsschiffe der Kriegführenden.** Eine völkerrechtliche Studie. Von Dr. jur. et rer. pol. Erich Hüttenhein. Gr. 8°. — Breslau 1912. J. N. Kerns Verlag. — Preis geheftet 2 *M*.

Der Verfasser behandelt mit großem Fleiß und unter sorgfältiger Benutzung der umfangreichen Literatur die Stellung des Handelsschiffes als Gegenstand der Wegnahme seitens der Kriegführenden — also das Seebeuterecht — und seine Verwendung als Kriegsmittel zur Unterstützung des eigenen Staates. Insbesondere bei der ersten Frage ist er darauf bedacht, die beteiligten Kreise, also Reeder, Kaufleute und Seereisende, über alle ihr Interesse berührenden Punkte zu informieren und sie darüber aufzuklären, inwieweit der Seeverkehr durch den Ausbruch eines Krieges beeinflußt wird. Seine Arbeit hat demgemäß in erster Linie einen praktischen Zweck im Auge und kann aus diesem Gesichtspunkte als wohl gelungen bezeichnet werden.

**Kurze militär-geographische Beschreibung Rußlands.** Nach russischen und deutschen Quellen bearbeitet von L. Schmidt, Hauptmann und Kompagniechef im königl. bayer. 7. Infanterie-Regiment Prinz Leopold. — Verlag von Zuckschwerdt & Co., Berlin-Steglitz, Schloßstr. 41. — Preis 3 *M*.

Mit dem vorgenannten Werke lieferte Hauptmann Schmidt ein Werk, das im gegenwärtigen Augenblick einem besonderen Interesse begegnen dürfte, außerdem aber eine wünschenswerte Bereicherung der nicht allzu umfangreichen deutschen Literatur darstellt, die der Schilderung und Würdigung russischer Verhältnisse gewidmet ist. Der Verfasser gibt als Einleitung einen allgemeinen Überblick über die militärisch-geographischen Beziehungen des Russenreiches, über seine Bevölkerung und Verwal-

Digitized by Google

tung sowie die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse. Daran schließt sich eine eingehendere Darstellung der einzelnen „Kriegsschauplätze" im europäischen Rußland und in Asien, wobei beispielsweise Polen, das Küstengebiet von Riga und St. Petersburg, Finnland, die Krim und der Kaukasus als besondere Gegenstände behandelt werden. Bei jedem dieser Schauplätze werden Lage und Grenzen, die Oberflächengestaltung, die Flüsse, Sümpfe und Wälder, das Klima, die Bevölkerung und die Hilfsmittel, Verkehrswege sowie die Befestigungen besprochen. Den Schluß bildet überall eine Begutachtung der militärischen Bedeutung des betreffenden Schauplatzes. Ein kurzes Kapitel gibt eine Charakteristik des russischen Heeres, dessen Gliederung in einer Anlage geboten wird. Das Buch ist nicht nur für militärische Leser geeignet, sondern wird für jeden, der sich über diese Fragen ein Urteil bilden will, erwünschte Belehrung bieten.

**Taschenbuch der Kriegsflotten.** XIV. Jahrgang 1913. Mit teilweiser Benutzung amtlicher Quellen. Herausgegeben von Kapitänleutnant a. D. B. Weyer. Mit 950 Schiffsbildern, Skizzen usw. — München, J. F. Lehmanns Verlag. — Preis elegant gebunden 5 *M*.

Um den Berichterstattern ihre Arbeit zu erleichtern, pflegen die Verleger ihren Neuerscheinungen einen sogenannten „Waschzettel" mitzugeben, in dem die Vorzüge des neuen Buches gebührend erläutert werden. In der diesjährigen derartigen Beigabe des neuen Weyer finden wir, daß die Umwölkung des politischen Horizonts für den Herausgeber die erwünschte Folge hatte, daß ihm aus dem Auslande schon vor dem Erscheinen der Neubearbeitung sehr erhebliche Bestellungen zugingen, weil man ein lebhaftes Interesse daran hatte, über die Stärke der Marinen, die einander möglicherweise gegenüber treten sollten, informiert zu sein. Daß die Benutzung des Weyer sich nicht auf Deutschland beschränkt, war uns schon längst aus mannigfachen Zeugnissen der ausländischen Literatur bekannt, und es erfüllt uns, die wir uns erinnern, wie der erste Weyer in der Zeit des literarischen Aufklärungskampfes für die Flotte schüchtern das Licht der Welt erblickte, mit aufrichtiger Genugtuung, daß der mühevollen Arbeit so verdienter Lohn zuteil wurde. Auf den Inhalt hier näher einzugehen, ist nicht nötig; erwähnt sei nur, daß der Abschnitt: „Marinepolitik" in der neuen Ausgabe aus dem „Vergleichenden Überblick" nach „Verschiedenes" geschoben ist und daß unter den Geschützfabriken nunmehr auch die englische Unternehmung „Coventry" genannt ist.

**Die Entwickelung des Kriegschiffbaues vom Altertum bis zur Neuzeit** von Tjard Schwarz, Geheimer Marinebaurat und Schiffbaudirektor. II. Teil. Mit 81 Abbildungen. (Sammlung Göschen Nr. 472.) — G. J. Göschensche Verlagshandlung G. m. b. H. in Berlin und Leipzig. — Preis in Leinwand gebunden 80 Pfg.

**Die Entwicklung der Schiffs- und Küstenartillerie bis zur Gegenwart** von Korvettenkapitän Huning, vormals Lehrer an der Marineschule. Mit 19 Abbildungen und 12 Tabellen. (Sammlung Göschen Nr. 606.) — G. J. Göschensche Verlagshandlung G. m. b. H. in Berlin und Leipzig. — Preis in Leinwand gebunden 80 Pfg.

Zwischen der Sammlung „Göschen" und B. G. Teubners „Natur und Geisteswelt" findet ein für das deutsche Lesepublikum zugleich erfreulicher und ehrenvoller Wettstreit statt. Nur bei sehr großem Umsatz ist es sicher möglich, für so wenig Geld so vieles zu bieten. Die beiden vorgenannten Arbeiten sind mustergültige Beispiele dafür, wie ein allgemein interessierender und doch an sich recht schwieriger Stoff in einleuchtender knapper Darstellung dem Verständnis näher zu bringen ist,

Digitized by Google

während der Verleger seinerseits durch die Mitgabe zahlreicher Abbildungen dazu beitrug, dem Leser die Entwicklung und den gegenwärtigen Stand der Dinge vor Augen zu führen. Schwarz führt seine Schilderung bis zum „Lion" und „Indomitable" und bespricht am Schluß die Organisation und die Hilfsmittel der modernen Flotten. Bei Huning nimmt die Frage der Entwicklung der Schiffsartillerie in der jüngsten Vergangenheit und in der Zukunft einen breiten Raum ein, und es erscheint gewiß erwünscht, daß sich auch der große Kreis interessierter Laien von den hier bestehenden Schwierigkeiten und Möglichkeiten ein Bild machen kann. Beide Schriftchen sind zur Einstellung in die Mannschafts- und Arbeiterbüchereien geeignet, sie dürften namentlich den Unteroffizieren und älteren verständigen Arbeitern erwünschte Belehrung bieten.

**Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts.** Herausgegeben von den Senatspräsidenten und dem Obermilitäranwalt unter Mitwirkung der juristischen Mitglieder der Senate und der Mitglieder der Militäranwaltschaft. 16. Band. — Berlin 1912, Verlag von Franz Vahlen. — Preis 5 *M*, gebunden 6,50 *M*.

Aus der großen Zahl der vorliegenden neuen Entscheidungen greifen wir zwei heraus in der Annahme, daß diese unsere Leser ganz besonders interessieren werden. In der einen — Nr. 14 — handelt es sich um die materiellrechtliche Frage, ob und auf Grund welcher Strafgesetze Marineangehörige des Maschinenpersonals zu bestrafen sind, durch deren Fahrlässigkeit die Pinaß eines Linienschiffes mit einem Torpedoboot zusammengestoßen und zum Sinken gebracht worden ist. Das Oberkriegsgericht hatte die Anwendbarkeit des § 142 des Militärstrafgesetzbuchs, nach welchem derjenige strafbar ist, der durch Fahrlässigkeit in der Wahrnehmung seines Dienstes eine erhebliche Beschädigung eines Schiffes oder dessen Zubehör verursacht, für diesen Fall verneint. Ihm ist das Reichsmilitärgericht beigetreten mit der Begründung, daß eine Pinaß kein Schiff im Sinne des Militärstrafgesetzbuchs, sondern nur Schiffszubehör sei, und daß eine erhebliche Beschädigung nach § 142 a. a. O. nur vorliege, wenn Gebrauchsfähigkeit und Sicherheit des Schiffs im ganzen erheblich gelitten haben, nicht also bereits dann, wenn die Beschädigung für das Zubehör allein erheblich ist und dessen Verwendungsfähigkeit beeinträchtigt hat. Dagegen hat das Reichsmilitärgericht den weiteren Standpunkt des Oberkriegsgerichts, daß die Fahrlässigkeit in Wahrnehmung des Dienstes nach § 142 a. a. O. erschöpfend geregelt sei und daher § 326 Reichsstrafgesetzbuch, der das Herbeiführen des Sinkens oder Strandens eines Schiffes durch Fahrlässigkeit unter Strafe stellt, nicht in Frage komme, als unzutreffend verworfen. Seiner Ansicht nach bieten weder der Wortlaut des Gesetzes noch die gesetzgeberische Absicht einen Anhalt für die Annahme, daß zwischen § 142 a. a. O. und § 326 a. a. O. Gesetzeskonkurrenz besteht. Es hat daher unter dem Hinweis, daß im Gegensatz zum Militärstrafgesetzbuch im Sinne des § 326 a. a. O. auch Pinassen als Schiffe anzusehen sind, das freisprechende Urteil des Oberkriegsgerichts aufgehoben und die Sache zur Prüfung, ob sämtliche Tatbestandsmerkmale des § 326 gegeben sind, in die Berufungsinstanz zurückverwiesen. Da, soweit hier bekannt, der Standpunkt des Oberkriegsgerichts bisher stets von den Marinegerichten vertreten ist, wird die abweichende Stellungnahme des Reichsmilitärgerichts hinsichtlich derartiger Havariefälle eine wesentliche Änderung in der Rechtsprechung zur Folge haben.

Die zweite Entscheidung, die wir erwähnen wollen — Nr. 60 —, bezieht sich auf einen Ungehorsam gegen einen Befehl in Dienstsachen, begangen dadurch, daß ein Soldat sich weigerte, trotz Befehls eines Sanitätsoffiziers eine Operation an sich vornehmen zu lassen. Das Reichsmilitärgericht folgert aus der Dienstpflicht des Soldaten, daß er solchen ärztlichen Eingriffen sich unterwerfen muß, die die Wiederherstellung seiner Dienstbrauchbarkeit bezwecken. Es stellt daher fest, daß Anordnungen

Digitized by Google

eines Sanitätsoffiziers, die die Wiederherstellung der Dienstbrauchbarkeit der in seiner Behandlung befindlichen Mannschaften betreffen, sofern sie ein besonderes Gebot oder Verbot enthalten, Befehle in Dienstsachen sind. Eine Ausnahme läßt es nur insofern zu, als der Befehl zu einer erheblichen Operation ohne Einwilligung des Kranken ein objektiv rechtswidriger ist. Nur den Ungehorsam gegen einen solchen Befehl erklärt es für nicht strafbar.

**Probleme der Weltwirtschaft Nr. 10.** Kanada. Volkswirtschaftliche Grundlagen und weltwirtschaftliche Beziehungen. Von Dr. Anton A. Fleck. — Jena, bei Gustav Fischer, Preis 13 *M*.

Im Zeitalter der Funkentelegraphie gibt es eigentlich keine Entfernungen mehr, gleichwohl gibt es auf dem Erdball noch immer unendlich weite Gebiete, von denen selbst der, dem das Leben zur Ausbreitung seiner Kenntnisse Muße läßt, kaum viel mehr als den Namen kennt. Wer hat eine klare Vorstellung von der unendlichen Größe Kanadas, wem ist es deutlich, daß die scheinbar so einleuchtende Hudson-Bay-Eisenbahn den Bau möglicherweise nicht verlohnt, weil der ungeheure Meerbusen dem arktischen Meer so nahe liegt, daß mit einer 8 Monate währenden Eissperrung zu rechnen ist. Das Harmssche Unternehmen, „Probleme der Weltwirtschaft", hat uns schon über manche nicht ohne weiteres geläufigen Gegenstände Auskunft gegeben, ihm wird durch die Fleckschе Arbeit über Kanada eine höchst wertvolle Ergänzung hinzugefügt. Man tut am besten, das Studium des Werkes mit der beigefügten Karte zu beginnen, weil diese durch die unten angegliederten Bezirke der „Vereinigten Staaten" zunächst einmal einen Maßstab bietet, der an die Berichte und Ziffern der textlichen Darstellung anzulegen ist. Diese umfaßt, ausgehend von den natürlichen und den geschaffenen Grundlagen — Bevölkerungsproblemen —, alle Fragen der kanadischen Volkswirtschaft, also die aussichtsreiche Landwirtschaft, die noch unvollkommene Industrie und das Verkehrswesen. Es schließen sich an die auswärtigen Wirtschaftsbeziehungen, wobei auch den deutschen Interessen ein besonderes Kapitel gewidmet ist, während in der Schlußbetrachtung insbesondere die Frage des engeren Zusammenschlusses Kanadas mit der angrenzenden nordamerikanischen Union erörtert ist. „Die Loyalität der Kolonie dem Mutterland gegenüber findet noch immer ihren stärksten Rückhalt auf politischem Gebiet. Für die wirtschaftliche Selbständigkeit indessen ist diese Loyalität belanglos." Mit diesem Satze schließt das Buch, dessen eingehendes Studium wir allen an den Fragen der Weltpolitik Interessierten dringlich anempfehlen.

**Welthandelsartikel und ihre Preise.** Eine Studie zur Preisbewegung und Preisbildung. — Der Zucker, der Kaffee und die Baumwolle. Von Dr. Clara Ratzka-Ernst. — Verlag von Duncker & Humblot, München und Leipzig 1912. — Preis 7 *M*.

Wir sind im allgemeinen gewöhnt, über die Erscheinungen des täglichen Lebens nicht weiter nachzudenken; insbesondere die Preise unserer Bedürfnisse geben uns allenfalls Veranlassung, über die Teuerung oder die Belastung durch Zölle zu schelten, ohne daß uns Ursache und Bestandteile dieser Preise zu besonderer Überlegung Anlaß geben. In der oben genannten Studie gibt sich die Verfasserin die dankenswerte Mühe, für drei der wichtigsten und zugleich in mancher Beziehung typischen Bedarfsartikel das „Warum" der Preisforderung auseinanderzusetzen. Es erfordert vielleicht eine gewisse Mühe, ihr durch die verschlungenen Wege ihrer Begründung zu folgen. Diese Mühe aber verlohnt sich sehr, denn sie lehrt uns ganz besonders, daß nichts so wenig wie das „Schlagwort" geeignet ist, den so vielfachen und schwierigen Problemen des Wirtschaftslebens gerecht zu werden. Zu-

Digitized by Google

gleich bietet die Arbeit hochinteressante Einblicke in teilweis ziemlich weit zurückliegende wirtschaftliche und kulturelle Verhältnisse, die unter diesem Gesichtspunkte in höchst eigenartiger Beleuchtung erscheinen; ferner lernen wir, wie das Zeitalter der Maschinen die Preise beeinflußte und wie die Rücksicht auf den „letzten Käufer", die breite Masse der wenig kaufkräftigen „kleinen Leute", oft noch den „letzten Verkäufer" zu Zugeständnissen bestimmt, die zur Vermeidung von Verlusten notwendig werden. Fragen dieser Art liegen auch den Angehörigen der Marine nicht fern, zumal „Nauticus" bekanntlich wirtschaftliche Gegenstände in seine Betrachtungen regelmäßig einbezieht. Jedenfalls glaubten wir an dem unseres Erachtens ebenso wertvollen wie interessanten Buche an dieser Stelle nicht vorübergehen zu sollen.

**Schiffahrt und Schiffbau Deutschlands und des Auslandes.** Handbuch 1912/13, herausgegeben von Dr. August Kaegbein, Hamburg. — Verlagsanstalt und Druckerei, Gesellschaft m. b. H., Hamburg. — Preis 15 *M*.

Dr. Kaegbeins Handbuch erscheint für 1912/13 zum zweiten Male; der vorjährigen ersten Ausgabe widmeten wir im Jahrgang 1912, S. 548, einige empfehlende Worte. Leider liegt uns die erste Ausgabe nicht mehr vor, so daß wir nur aus der Vorrede des neuen Bandes entnehmen können, daß das Werk inzwischen einige nicht unwesentliche Änderungen und Erweiterungen erfahren hat. Während die erste Ausgabe hauptsächlich nur statistisches Material brachte, werden nunmehr die einzelnen Abschnitte von kurzen, teils wissenschaftlich gehaltenen, teils sich auf Tatsachen beschränkenden Abhandlungen eingeleitet. Besonders wertvoll ist von diesen der dem ersten Abschnitt vorangestellte Aufsatz von Professor Bernhard Harms, Kiel: „Welthandel, Weltschiffahrt und Weltschiffbau im letzten Jahrzehnt". Hier weist Professor Harms auf den unmittelbaren Zusammenhang zwischen den weltwirtschaftlichen Konjunkturen und der Beschäftigung der Werften hin, der von nationalen Grenzen unbeeinflußt, auch künstlichen Einwirkungen unzugänglich ist und einen Rückschluß von den wirtschaftlichen Ergebnissen der Werften auf das gesamte Erwerbsleben unseres Erdballes zuläßt. Zugleich zeigt hier Professor Harms — und dies scheint besonders lehrreich — daß die Lebhaftigkeit der Seeschiffahrt allein für die Blüte des Verkehrslebens nicht maßgebend ist, daß wir vielmehr die gewaltig ansteigenden Ziffern des Weltverkehrs sehr wesentlich auch der Erschließung von Neuländern, insbesondere durch den Eisenbahnbau, zu verdanken haben, der die Häfen mit dem Hinterland in Verbindung brachte. Weiterhin werden, wie bemerkt, die einzelnen Abschnitte durch besondere Abhandlungen gewissermaßen erläutert. So zeigt Dr. Kaegbein in dem Aufsatz über die englische Schiffahrt im Berichtsjahr, welch verhängnisvollen Einfluß die Arbeiterbewegung auf das Wirtschaftsleben dieses Gebietes hervorbrachte. Ähnliche Abhandlungen lieferten O. Lindner-Hamburg über Italien, Josef Melnik über Rußland und Dr. Pupke über Österreich-Ungarn.

Endlich ist noch der zweite Deutschland gewidmete Hauptteil des Buches durch eine Abhandlung von Kaegbein über Deutschlands Seeschiffahrt 1911 bis 1912 eingeleitet, die etwa dasjenige bietet, was teilweise weniger vollständig und teilweise nach anderen Gesichtspunkten geordnet in dem „Jahresbericht Hamburger Reeder" enthalten ist. Abgesehen hiervon bringt das Jahrbuch eine sehr reiche Fülle statistischen Materials, so über die deutsche Handelsflotte, über die Schiffahrtsgesellschaften und Reedereien, und zwar für das Kapital, den Schiffsbesitz, die Dividenden, die Bilanz usw. Das gleiche Material wird für den Schiffbau geboten, für den Professor Flamm, Charlottenburg, den einleitenden Aufsatz schrieb. Erwähnt seien noch die Angaben über den Seeverkehr, über die Binnenschiffahrt, das Konsulatsverzeichnis und vieles andere mehr.

Digitized by Google

Von Wichtigkeit erscheint insbesondere für uns die Feststellung des Verhältnisses dieses Jahrbuches zum „Nauticus". Hier lehrt schon ein oberflächlicher Blick, daß beide Werke verschiedenen praktischen Zwecken dienen. Auch in seinem statistischen Teil ist der „Nauticus" in erster Linie für eine allgemeine, von wissenschaftlichen, politischen und militärischen Gesichtspunkten ausgehende Information bestimmt, während das Kaegbeinsche Buch vorwiegend unmittelbar praktischen geschäftlichen Zwecken dient und seinen Leserkreis in dem weiten Gebiete der Verkehrsinteressenten aller Art sucht. Demgemäß zeigt auch das gebotene statistische Material sehr wesentliche Unterschiede, indem „Nauticus" seine Aufgabe gewissermaßen politisch erfaßt, während das Kaegbeinsche Buch ausschließlich die Interessen der Handelswelt berücksichtigt. Es kann der Sache nur dienlich sein, wenn beide Veröffentlichungen nebeneinander bestehen und sich gewissermaßen gegenseitig kontrollieren und ergänzen. Jedenfalls begrüßen wir das Kaegbeinsche in der neuen Aufmachung wesentlich verbesserte Unternehmen und wünschen ihm den besten Erfolg.

**Die Befreiungskriege von 1813 bis 1815.** Zur Jahrhundertfeier ihres Gedächtnisses von D. Bernhard Rogge. — Berlin und Hannover 1913, bei Carl Meyer. — Preis 50 Pf., bei größerem Bezug Partiepreise.

Die umfangreiche Literatur über die Befreiungskriege erfährt durch das oben genannte, mit zahlreichen Abbildungen ausgestattete wohlfeile Heft eine erwünschte Vervollständigung. Wie wir bereits bei ähnlichem Anlaß betonten, ist gerade an solchen wohlfeilen Bearbeitungen immer noch ein Mangel, es gilt aber gerade, die Erinnerung an die große, schwere Zeit in die Massen zu tragen und ihnen zu zeigen, welche Opfer damals von allen Schichten der Bevölkerung ohne Ausnahme für das Vaterland gebracht wurden. Für diesen Zweck ist das kleine Heft, das mit dem „Druck der Fremdherrschaft" beginnt und mit „Waterloo" endet, sehr gut geeignet.

**Aus drei Feldzügen 1812 bis 1815.** Erinnerungen des Prinzen August von Thurn und Taxis. — Leipzig im Insel-Verlag 1912. — Preis 4 *M*, gebunden 6 *M*.

Der Verfasser machte, kaum achtzehnjährig, den Feldzug nach Rußland in der zweiten bayerischen Division beim Stabe Wredes mit. 1813 focht er bereits auf deutscher Seite, um dann 1814 wiederum unter Wrede nach Frankreich zu ziehen, wo er bei La Rothière und Arcis sur Aube die Fühlung Wredes mit Blücher aufrechtzuerhalten beauftragt war. 1815 kann er von Ligny und Belle-Alliance berichten, und er verblieb dann mit dem Besatzungsheer weit über die Kriegszeit hinaus in der Umgebung Wellingtons in Frankreich. Trotz seiner Jugend weiß der Berichterstatter, der seine Erinnerungen gleich nach dem Abschluß der Feldzüge niederschrieb, ungemein sachlich und mit großer Anschaulichkeit zu schildern, ohne daß er sich jemals in unnötige Einzelheiten verliert; namentlich gilt dies von dem Rückzug aus Rußland, in dessen Elend das bayerische Korps erst von Wilna an mit hineingerissen wurde. Das Buch liest sich trotz der uns teilweis fremd gewordenen Redewendungen sehr gut und wird zu den fachlichen Werken über die Feldzüge eine willkommene Ergänzung bilden.

Wie alljährlich ging uns auch diesmal der **„Jahresbericht des Königlichen Materialprüfungsamtes der Technischen Hochschule Berlin"** — in Berlin-Lichterfelde-West — zu. Dem Bericht ist für diesmal eine besondere Anlage, die über Aufgaben, Gliederung des Betriebes und Grundsätze für die Geschäftsführung des Amtes Aufschluß gibt, hinzugefügt. Der Bericht gewährt wie immer einen höchst

Digitized by Google

interessanten Einblick in das ungemein weite und reiche Arbeitsfeld der Anstalt, die wiederum mit einigen Versuchen und Prüfungen auch im Interesse der Marine tätig war. Erwähnt sei insbesondere die Ausbildung, die auf Ersuchen des Marine-Amts auch im Berichtsjahre einer Anzahl von Feuerwerks- und Torpedooffizieren in dem Arbeitsverfahren der Abteilung für Metallographie zuteil wurde. Der rein sachlich gehaltene Bericht ist weit über seinen ursprünglichen Zweck hinaus geeignet, auch dem Laien eine Vorstellung von dem Stande unserer Technik und der unendlichen Fülle der hierdurch der Wissenschaft erwachsenden Aufgaben zu gewähren. Letzte Besprechung siehe Märzheft 1912, Seite 412.

**Schiffahrt und Seewesen.** Darstellung der gesamten praktischen und sportlichen maritimen Einrichtungen und Verhältnisse der Gegenwart. Von Franz Freiherrn v. Tunkl. Mit 342 Abbildungen, 28 Vignetten und 3 Karten. — A. Hartlebens Verlag, Wien und Leipzig. — 29 Bogen. Gr. Oktav. Gebunden 24 Kronen = 20 *M*.

Das Buch des Freiherrn v. Tunkl gehört jenem Kreise literarischer Erscheinungen an, die neuerdings in Österreich bestrebt sind, das Verständnis für die Fragen der See und Seefahrt in weitere Kreise zu tragen. Demgemäß bietet es einen dem Verständnis des Laien angepaßten Überblick über den Schiffskörper, die Propeller und die Maschinen einschließlich der Gas- und Explosionsmotoren, ferner über die Schiffsausrüstung in bezug auf Hilfsmaschinen und Instrumente. Ein weiteres Kapitel ist den verschiedenen Schiffstypen gewidmet, wobei kurz auch die Besonderheiten der Kriegschiffe gestreift werden. Es folgt eine Darstellung der Navigation einschließlich der nautischen Astronomie, sodann werden die Hafenanlagen behandelt, während den Schluß ein Überblick über den internationalen Welttelegraphenverkehr, die Kabeldampfer und die Kabellegung bildet. In der äußeren Ausstattung erinnert das Buch einigermaßen an das Werk von Radunz „Hundert Jahre Dampfschiffahrt" — vergleiche Rundschau 1907 Seite 700. Tunkls Werk dürfte seinen Leserkreis hauptsächlich in Österreich finden, doch wird es auch bei uns insbesondere denjenigen zu empfehlen sein, die mit einem allgemeinen Überblick zugleich eine gewisse Einsicht in die technischen Voraussetzungen der Seefahrt und deren Hilfsmittel zu erlangen wünschen.

Radler de Aquino: **The „newest" navigation, altitude and azimuth tables** for facilitating the determination of lines of position and geographical position at sea, the simplest and readiest solution, plane and spherical traverse tables for solving all problems of navigation. — London, L. D. Potter, Rio de Janeiro 1912, D. Norris, 2. stereotypic edition, enlarged and improved. 8°, XLIX, 176 + V, 36. — Preis gebd. 10 sh 6d.

Der ersten, 1910 erschienenen Auflage seiner Tafeln ließ der Verfasser 1912 die vorliegende zweite folgen, an sich schon ein Beweis ihrer praktischen Brauchbarkeit. Sie bietet die Hilfsmittel zur Lösung der Höhenstandlinienaufgabe ohne logarithmische Rechnung, die allerdings erst einiges Einarbeiten erfordern. Die zweite Auflage ist daher um Tafeln vermehrt, die eine einfache logarithmische Berechnung der Höhe gestatten. M.

Reichs-Marine-Amt: **Südsee-Handbuch.** II. Teil: Der Bismarck-Archipel. Mit 60 Küstenansichten und einer Übersichtskarte. — Berlin 1912. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn. — Preis geheftet 3 *M*. 8°, XVI, 254.

Dem 1911 als Entwurf gedruckten I. Teil des Südsee-Handbuches: „Die Samoa-Inseln" ist nunmehr der vorliegende zweite gefolgt, während der dritte:

Digitized by Google

„Kaiser Wilhelmsland" und der vierte: „Karolinen, Marschall-Inseln und Marianen" im Druck sind, so daß in Bälde die Küstenbeschreibung unserer Schutzgebiete in der Südsee vollständig vorliegen wird. Die Angaben des vorliegenden Teiles beruhen auf Berichten S. M. Schiffe und ortskundiger ansässiger Seefahrer, auf englischen Handbüchern und Beiträgen aus Hans Meyer: „Das deutsche Kolonialreich" über Meteorologie, Ethnographie und Geographie. Ein Teil des beschriebenen Gebiets harrt noch der genauen Vermessung, es ist daher Vorsicht im Gebrauch geboten. M.

Reichs-Marine-Amt: **Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere.** — Berlin 1913. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung:

Heft 1: Ostsee. Belte, Sund, Kattegat und Skagerrak.
Geheftet 1,-- ℳ, gebunden 1,60 ℳ,

Heft 2: Nordsee, Nördliches Eismeer.
Geheftet 1,— ℳ, gebunden 1,60 ℳ,

Heft 3: Englischer Kanal, Westküste von England und Schottland.
Geheftet 0,75 ℳ, gebunden 1,35 ℳ,

Heft 4: Mittelmeer, Schwarzes und Asowsches Meer.
Geheftet 1,20 ℳ, gebunden 1,80 ℳ,

Heft 5: Nördlicher Atlantischer Ozean.
Geheftet 1,40 ℳ, gebunden 2,— ℳ,

Heft 6: Westindien und südlicher Atlantischer Ozean.
Geheftet 0,80 ℳ, gebunden 1,40 ℳ,

Heft 7: Indischer Ozean und Ostindischer Archipel.
Geheftet 0,80 ℳ, gebunden 1,40 ℳ,

Heft 8: Nördlicher und südlicher Stiller Ozean.
Geheftet 0,80 ℳ, gebunden 1,40 ℳ,

ist am 1. Dezember 1912 abgeschlossen und mit Nachträgen während der Drucklegung versehen, die zerschnitten an den betreffenden Stellen der Hefte einzukleben sind. Die Hefte sind nur für das laufende Jahr gültig, ihr geringer Preis ermöglicht angesichts der Sicherung der Schiffahrt die alljährliche Neubeschaffung. Jedes Heft enthält auch die Zeitsignalstellen des Gebietes. M.

**Kartenkunde.** Von Dr. M. Groll, Kartograph in Berlin. 2 Bändchen. I. Die Projektionen. Mit 56 Figuren im Text und auf Tafeln. II. Der Karteninhalt und das Messen auf Karten. Mit 39 Figuren im Text und auf Tafeln. — (Sammlung Göschen Nr. 30 und 599.) — Jeder Band 80 Pfg.

Wenn wir auch schon in der Schule mit Karten umgehen lernten, so bildet doch die Kartenkunde einen nur einem beschränkten Kreise geläufigen Gegenstand. Aus der Grollschen Arbeit ersehen wir, daß die Sachkunde auf diesem Gebiet nicht eben auf einfachen Voraussetzungen beruht, doch wird anzuerkennen sein, daß uns in den beiden Bändchen recht brauchbare Hilfsmittel geboten werden. Besonderes oder vielmehr allgemeineres Interesse bietet die im zweiten Bande gegebene geschichtliche Übersicht über die Entwicklung der Kartographie, die uns an der Hand zahlreicher Abbildungen von den ersten naiven Versuchen bis zur heutigen sachlichen und technischen Vollendung der kartographischen Darstellung geleitet. Insbesondere ist hierbei auch der Entwicklung der Seekarten ein entsprechender Raum gewidmet. Die Bändchen dürften zur Einreihung in die Mannschaftsbibliotheken bzw. als Fortbildungsstoff für die Unteroffiziere nicht ungeeignet sein.

Digitized by Google

Von der **„Sammlung volkstümlicher Vorträge"** des Instituts für Meereskunde liegt der sechste Jahrgang nunmehr bis zum zehnten Hefte vor. Wir nennen daraus: „Die Namen der Schiffe im Spiegel von Volks- und Zeitcharakter" von Walther Vogel — ein Gegenstand, dem auch wir seiner Zeit eine Abhandlung widmeten. Ferner: „Triest und die Tauernbahn" von Professor Heiderich; „Tierisches Licht in der Tiefsee" von Professor Mangold; „Die Schiffahrt auf den Karolinen und Marschallinseln" von Dr. Hambruch; „Deutsche Seekabelpolitik" von Dr. Hennig; „Marokko, Wirtschaftliche Möglichkeiten und Aussichten" von Joachim Graf v. Pfeil und „Ostseehandel und Landwirtschaft im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert" von Christian Reuter. Wie ersichtlich, umfassen somit die Vorträge alle Zweige des der See gewidmeten Wissensgebietes, und die kleinen Hefte, deren jedes nur 50 Pf. bei vortrefflicher Ausstattung kostet, sind sehr geeignet, die hierher gehörigen Kenntnisse in weite Kreise zu tragen. Angesichts der zahlreichen Hörer, die sich zu den Vorträgen zusammenzufinden pflegen, darf angenommen werden, daß diese Einrichtung Wurzel gefaßt hat und daß demgemäß auch die Herausgabe der Vortragstexte in erwünschtem Maße Nutzen schafft.

**A Key to spoken english.** By Prof. F. Selfton Delmer. — Berlin 1912. Weidmannsche Buchhandlung. — Preis 2 *M*.

Der zum Gebrauch in Schulen und zum privaten Studium bestimmte Schlüssel will dem Schüler zunächst einen möglichst reichen Wortschatz vermitteln. Wenn er auf diese Weise die Sprache des täglichen Lebens beherrscht, soll er später sich auch mit der Schriftsprache befassen. Der Verfasser verspricht dem Schüler, daß er durch sorgfältige Befolgung seiner Methode bald in die Lage kommen werde, sich in einem englischsprechenden Kreise ohne Verlegenheit zu bewegen. Die Stoffbehandlung des Verfassers besteht darin, daß er den Text kleiner Sachdarstellungen oder Geschichten bringt und daran eine Reihe von Fragen knüpft, die der Schüler beantworten soll. Eine Probe läßt diese Behandlungsweise als zweckmäßig erscheinen. Wie uns mitgeteilt wurde, ist Selftons „Schlüssel" an der Kriegsakademie zur Einführung gelangt. Es dürfte auch hier den Angehörigen der Marine, die sich in der Beherrschung des Englischen noch schwach fühlen, von Nutzen sein. Sehr zweckmäßig ist besonders das am Schluß beigefügte nach den einzelnen Lesestücken zergliederte Vokabularium.

**Die Helden Afrikas.** Von W. Langheld, Major a. D. Mit einem Vorwort von Prof. Carl G. Schillings und sieben Vollbildern sowie einem farbigen Titelbilde von F. Nansen. — Berlin 1912, Verlag von Neufeld & Henius. — 4,50 *M*.

„Die Helden Afrikas" gehören einer Sammlung von Jugendschriften an. Major Langheld schildert in dem Buche die Lebensläufe von Slatin Pascha, Lord Kitchener, Emin Pascha, Wissmann, Peters und anderen und bietet auf diese Weise zugleich eine Geschichte der Aufdeckung und Besitzergreifung des dunklen Weltteils. In der Vorrede richtet Professor Schillings eine warme Mahnung an die Leser, das bessere technische Können des Europäers, das ihm den Weg in die afrikanische Wildnis bahnte und ihn als Sieger aus dem Kampf hervorgehen ließ, nunmehr in den Dienst der Erhaltung und Konservierung der Naturdenkmäler und Naturschätze auch in Afrika zu stellen. Das sehr geschmackvoll ausgestattete Buch wird auch für die Mannschaftsbüchereien, insbesondere aber für die Schiffsjungen einen geeigneten Lesestoff bieten.

Die „Kleinen Schriften des Zentral-Ausschusses zur Förderung der Volks- und Jugendspiele in Deutschland" — B. G. Teubners Verlag — sind durch eine „Anleitung für Ballspiele" von F. Reinberg (Preis 1,50 *M*) in zweckentsprechender Weise vermehrt worden. Das mit 81 Abbildungen ausgestattete Schriftchen gibt

Digitized by Google

einen Überblick über die mancherlei Veränderungen ausgesetzt gewesenen Spielregeln für die Kreise, welche das Ballspiel in den Bereich ihrer Übungen einbeziehen wollen. Im Hinblick auf das militärische Interesse an diesem Büchlein hielten wir vorstehenden Hinweis für angebracht.

Die Sammlung Velhagen & Klasings **„Volksbücher"** sind durch die nachbenannten Hefte ergänzt worden:

Nr. 68. **Uhland.** Von Dr. Max Mendheim. Mit 35 Abbildungen und einem farbigen Umschlagbild.

Nr. 69. **Murillo.** Von Dr. August Mayer. Mit 26 Abbildungen und einem farbigen Umschlagbild.

Nr. 70. **Riviera II: San Remo und Mentone.** Von Victor Ottmann. Mit 32 Abbildungen, einem farbigen Umschlagbild und einer Übersichtskarte.

Nr. 71. **Christenfreude.** Von Ludwig Richter. Mit 32 Abbildungen und einem farbigen Umschlagbild.

Das rüstige Fortschreiten der Sammlung dürfte das beste Zeugnis dafür sein, daß die schönen wohlfeilen Hefte Anklang finden. Jedes derselben ist ein Kabinettstückchen in seiner Art, und es wäre wirklich hocherfreulich, wenn der dadurch in so vornehmer Form gebotene Bildungsstoff in den weitesten Kreisen Eingang fände.

Der **Katalog der Teubnerschen Künstlersteinzeichnungen,** Verlag B. G. Teubner, Leipzig und Berlin (Preis 40 Pfg.), mit farbiger Wiedergabe von etwa 200 Blättern, liegt in neuer Auflage vor und gibt erschöpfende Auskunft über die einzelnen Bilder.

Es möchte sich empfehlen, insbesondere die verheirateten Unteroffiziere auf diese prächtigen, wohlfeilen Bilder aufmerksam zu machen, mit denen sie für weniges Geld ihr Zimmer ausschmücken und wohnlicher machen können.

Neben den Steinzeichnungen verdienen Hervorhebung K. Wilhelm Diefenbachs Schattenzeichnungen, die der liebenswürdigen Kunst des Silhouettenschneidens zu neuem Leben verhelfen.

**Im Affenland.** Südwestafrikanische Reimereien. Von Demokritos africanus. — Berlin 1912. „Kolonie und Heimat", Verlagsgesellschaft m. b. H. — Preis gebunden 2 *M*.

Was in diesem Buch zu lesen,
Sind nicht Mords- und Jagdgeschichten.
Wahres nur will ich berichten. —
Selbsterlebtes — dagewesen.

Wenn wir diese einleitenden Verse noch dahin ergänzen, daß in dem kleinen Büchlein die Licht- und Schattenseiten unseres Schutzgebietes mit gutem Humor und teilweise mit einigem Sarkasmus abgehandelt werden, so glauben wir unserer Pflicht ihm gegenüber genügt zu haben. Das lustige Büchlein ist wohl geeignet, dem Leser — insbesondere wohl dem, der selbst „dagewesen" ist — ein paar vergnügte Stunden zu bereiten.

**Jung-Deutschland 1913.** Kalender des Jung-Deutschland-Bundes. — Verlag Wilhelm Süßerott, Berlin W 30. — Preis gebunden 1 *M*.

Der von Richard Nordhausen herausgegebene Kalender, dem als Titelbild ein Porträt des Generalfeldmarschalls Freiherrn v. der Goltz vorangestellt ist, will einerseits die Kenntnis von den Bestrebungen des Jung-Deutschland-Bundes verbreiten



Digitized by Google

und zum andern dessen Jüngern Fingerzeige geben für die rechte Betätigung von Spiel und Sport, die das heranwachsende Geschlecht aus der Enge der Gassen und aus dem Dunst der Werkstatt in die freie Gottesnatur hinaustreiben sollen. Kann man die Bestrebungen des Bundes nur mit großer Freude begrüßen, so wird man das Gleiche gegenüber diesem vortrefflich ausgestatteten reichhaltigen Kalender tun. Nur wird man nicht verkennen dürfen, daß sich die Bewegung ein schweres Ziel gesteckt hat, bei dessen Erreichung manche Klippen zu vermeiden sind. Was beispielsweise Seite 22 über die Notwendigkeit einer festen und klaren Weltanschauung für die Erreichung der Erfolge der Jugendleitung gesagt wird, möchte einer näheren Erläuterung bedürfen, für die dieser Kalender vielleicht nicht ganz der richtige Ort ist.

## Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Almanach für die k. und k. Kriegsmarine 1913. 33. Jahrgang. Pola. Gerold & Co. 4,80 *M.*

Arndt, Prof. Dr. P.: Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft. Leipzig 1913. B. G. Teubner. 1,25 *M.*

* Bleibtreu, C.: Weltbrand. Berlin 1913. C. A. Schwetschke & Sohn. 3,00 *M.*

v. Briesen: Kriegsgeschichtliche Studien. I. Teil. Berlin 1913. Vossische Buchhandlung. 3,50 *M.*

* Cabart-Danneville, M.: Les poudres de la guerre et de la marine en France et à l'Étranger. Paris und Nancy 1913. Berger-Levrault. 2,80 *M.*

* Deutscher Seefischerei-Almanach für 1913. Hannover und Leipzig 1913. Hahnsche Buchhandlung. 4,50 *M.*

Dorenwell, K.: Unser Kaiser Wilhelm II. Hildesheim 1913. F. Borgmeyer. 1,20 *M.*

* Dupont, A.: Les arsenaux de la marine de 1698 à 1910. Paris und Nancy 1913. Berger-Levrault. 6,00 *M.*

* Eisinger, E.: Im Damaraland und Kaokofeld. Bühl (Baden) 1913. Verlag der Konkordia. 1,80 *M.*

* Engler, C. u. Höfer, H. v.: Das Erdöl, seine Physik, Chemie, Geologie, Technologie und sein Wirtschaftsbetrieb. 1. Band. Leipzig 1913. S. Hirzel. 58,00 *M.*

Falkenhausen, Frhr. v.: Kriegführung und Wissenschaft. Berlin 1913. E. S. Mittler & Sohn. 2,50 *M.*

* Fleck, A.: Maschinengewehre, ihre Technik und Taktik. Neueste Fortschritte. Jahrgang 1912. Berlin 1913. E. S. Mittler & Sohn. 4,00 *M.*

* Fraser, E.: The romance of the King's navy. London 1913. H. Frowde. 5 sh.

Hobohm, Dr. M.: Machiavellis Renaissance der Kriegskunst. Berlin 1913. K. Curtius. 30,00 *M.*

* Hoeniger, R.: Das Deutschtum im Ausland. Berlin 1913. B. G. Teubner. 1,25 *M.*

Holtze, F. u. Berdnschek, H.: Übersicht der Weltgeschichte. Berlin 1913. E. S. Mittler & Sohn. 3,20 *M.*

Digitized by Google

* Imperato, F.: Attrezzatura e manovra navale. I. Attrezzatura navale. 5. Edizione. Milano 1913. U. Hoepli. 4,40 *M.*

* Liszt, Prof. Dr. F. v.: Das Völkerrecht. 9. Auflage. Berlin 1913. O. Häring. 12,00 *M.*

* Pohle, Prof. Dr. L.: Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im letzten Jahrhundert. 3. Auflage. Berlin 1913. B. G. Teubner. 1,25 *M.*

* Schulze, Prof. Dr. F.: Der Schiffer auf kleiner Fahrt. 2. Auflage (Yacht-Bibliothek, Band 7). Berlin 1913. Dr. Wedekind & Co. 8,00 *M.*

* Sombart, W.: Krieg und Kapitalismus. München und Leipzig 1913. Duncker & Humblot. 6,00 *M.*

* Tettau, Frhr. v.: Russischer Sprachführer für den deutschen Offizier. 3. Auflage. Berlin 1913. Zuckschwerdt & Co. 3,00 *M.*

Thurn, H.: Die Funkentelegraphie. 2. Auflage. Leipzig 1913. B. G. Teubner. 1,25 *M.*

* White, A. D.: Sieben große Staatsmänner im Kampfe der Menschheit gegen Unvernunft. München 1913. E. Reinhardt. 6,00 *M.*

# Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

## Marine- und militärische Fragen. Politik.

| | |
|---|---|
| Les inconnues de la guerre navale. | Y., 14. 12. 12. |
| Les manœuvres des sous-marins dans les ports. | Ebenda. |
| The secretary of the navy's report. | A. N. J., 7. 12. 12. |
| Étude sur la création et l'utilisation du grade de capitaine de corvette, basée sur les conditions existantes dans la marine Japonaise. | R. M., 1912, Nr. 9. |
| Sea strength of the great navies. | A. N. J., 14. 12. 12. |
| Une problème de guerre. Le blocus d'une force navale ennemie. | Y., 28. 12. 12. |
| Les marines de guerre en 1912. | L. M., Dezember 1912; M. d. F. 1912, Nr. 52. |
| Les inspections générales de la marine. | Navigazette, 2. 1. 13. |
| British navy in 1912. | N. M. R., 1. 1. 13; A. N. G., 4. 1. 13. |
| Mahnworte an das türkische Offizierkorps. | M. W., 1913, Nr. 2. |
| France and the Mediterranean. | U. S. M., Januar 1913. |
| L'avancement des officiers. | Y., 4. 1. 13. |
| Canadas naval problem. | N. M. R., 18. 12. 12. |
| Deux opinions sur la concentration. Méditerranéenne. | M. d. F., 1912, Nr. 51. |
| Imperial naval policy. | U. S. M., Januar 1913. |
| Our right to fortify the Panama Canal. | A. N. J., 28. 12. 12. |
| Die italienische Flotte im Jahre 1914. | I. R. A. F., Januar 1913. |
| Militärische Rückblicke auf das Jahr 1912. | Ebenda, Beiheft Nr. 146. |



Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Foreign navies in 1912. | N. M. R., 8. 1. 13. |
| Études d'histoire maritime. | M. d. F., 1913, Nr. 2. |
| La réforme du conseil supérieur. | Y., 11. 1. 13. |
| Signes distinctifs des bâtiments de l'armée navale et signaux usuels. | Ebenda. |
| Battleships for 1913/14. | A. N. G., 11. 1. 13. |

## Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| Pay in the navy and Royal marines. | N. M. R., 18. 12. 12. |
| L'administration centrale de la marine sous l'ancien régime. | R. M., 1912, Nr. 9. |
| Kriegführung und Kriegsverpflegung. | M. W., Nr. 3, 7. 1. 13. |
| Le rapport Painléve. | V. M., Nr. 24, 25. 12. 12. |

## Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

| | |
|---|---|
| 10000 HP. Föttinger hydraulic transmission gear. | Eg., 13. 12. 12. |
| The apprenticeship question. | E., 13., 20, 27. 12. 12. |
| Le cuirassé anglais »King George V«. | Y., 14. 12. 12. |
| Motorboot aus Stahl mit Luftkästen. | Das Motorboot, Nr. 26, 16. 12. 12. |
| Die Entwicklung des Schiffbaues in den Vereinigten Staaten von Amerika. | D. S., Nr. 24, 15. 12. 12. |
| Das Motor-Frachtschiff „Rolandseck". | Das Schiff, 20. 12. 12. |
| Notes sur la conduite et l'entretien des turbines Parsons des contre-torpilleurs type »Bouclier«. | R. M., 1912, Nr. 9. |
| Die Konstruktion der Francis-Schaufel nach der Lorenzschen Turbinentheorie und ihre Eigenschaften. | Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 51, 21. 12. 12. |
| Neuere Bestrebungen im Dampfkesselbau. | Ebenda. |
| Kritische Betrachtungen zur Konstruktion von Großölmaschinen. | Ebenda. |
| The relation of the propeller and rudder, with special reference to the manipulation of same in the prevention of collision. | Cassier's Magazine, Dezember 1912, Seite 459. |
| Verschiedene Arten von Schiffsantrieb. | D. S., Nr. 23, 1. 12. 12. |
| The Curtis steam turbine. | E., 20. 12. 12. |
| A large rudder. | Ebenda. |
| Föttinger Transformator-Anlage. | S., Nr. 4, 25. 12. 12. |
| Schiffs-Dieselmotor-Schlepper für Argentinien. | Ebenda. |
| Die Gas-Turbine. | Die Turbine, Nr. 6, 20. 12. 12. |
| Die neuesten Tendenzen in der Entwicklung der Kriegschiffstypen. | U., Januar 1913. |
| Hochseeschiffe mit Motorbetrieb. | Ebenda. |
| The turbine-driven yacht »Winchester«. | Eg., 27. 12. 12. |
| Progress in naval construction. | Ebenda. |
| Propeller blade area. | E., 27. 12. 12. |
| Geared turbines, their development for ship propulsion. | S. A., Suppl., 21. 12. 12. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Die Stapelläufe in den Kriegsmarinen 1912. | Mitteilungen des Deutschen Flottenvereins, Nr. 34, 30. 12. 12. |
| Italian Dreadnought »Dante Alighieri«. | M. Eg., Dezember 1912. |
| Super-Dreadnought »New York« launched. | Ebenda. |
| The world's Dreadnoughts. | N. M. R., 1. 1. 13. |
| Diesel-Motoren der Friedr. Krupp Germaniawerft. | Motorschiff und Motorboot, Nr. 1, 2. 1. 13. |
| Der Lastenmaßstab des Schiffes. | Ebenda. |
| Some modern systems of ship construction. | M. E., Januar 1913. |
| Deutschlands Schiffbau 1912. | D. S., Nr. 1, 1. 1. 13. |
| Shipbuilding and marine engineering 1912. | Eg., 3. 1. 13. |
| Zur Teerölfrage. | Zeitschr. für Dampfkessel u. Maschinenbetrieb, Nr. 51, 20. 12. 12. |
| Verbrennungsprobleme im Ölmotor. | Der Ölmotor, Dezember 1912. |
| Die Bedeutung des wassergekühlten Hohlrostes für die gesamte Industrie und Schiffahrt. | Zeitschr. f. Dampfkessel und Maschinenbetrieb, Nr. 1, 3. 1. 13. |
| Boot aus Eisenbeton. | Beton und Eisen, Nr. 1, 3. 1. 13. |
| Die Elektrotechnik im Dienste des Schiffbautechnischen Versuchswesens. | Mitteilungen des k. k. technischen Versuchsamtes, 1912, Heft 4. |
| Die Schiffsturbine von Franco Tosi in Legnano. | Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, Nr. 36, 30. 12. 12. |
| Die elektrische Steuerung von Schiffen. | Dinglers Journal, Nr. 2, 11. 1. 13. |
| Zur Festigkeitsberechnung der eingespannten Rechteckplatte und deren Randträger. | S., Nr. 7, 8. 1. 13. |
| Ein Stabilitätsindikator. | Ebenda. |
| Unprecedented activity in shipbuilding. | Eg., 10. 1. 13. |
| The French Dreadnoughts »Paris« and »France«. | E., 10. 1. 13. |

## Werft- und Hafen-Baubetrieb, Docks, Kanäle.

| | |
|---|---|
| Proposed Rhine-North Sea ship canal. | E., 13. 12. 12. |
| Egyptian irrigation and the Assouan Dam. | Eg., 20. 12. 12; E., 27. 12. 12. |
| Zur Geschichte des Suezkanals. | H., Nr. 52, 28. 12. 12. |
| Coast erosion and protection. | Eg., 27. 12. 12. |
| Le port de Caen et la Basse-Normandie. | L. M., Dezember 1912. |
| Erweiterung der Hamburger Häfen. | Prometheus, Nr. 1210, 1211. |
| Emden und der Dortmund-Ems-Kanal. | D. S., Nr. 1, 1. 1. 13. |
| Der Ausbau des Hafens von Antwerpen. | Zeitschr. des Vereins deutscher Ingen., Nr. 2, 11. 1. 13. |

## Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

| | |
|---|---|
| Deutsch-kanadische Handelsbeziehungen. | Export, Nr. 51, 19. 12. 12. |
| Der Handel in Südkamerun. | Zeitschrift für Kolonialpolitik, Dezember 1912. |
| Der Handel der deutschen Afrika-Kolonien. | D. K. Z., 1912, Sonderbeilage zu Nr. 52. |
| Der Ostseehandel in früheren Zeiten. | Zeitschrift d. Gesellschaft für Erdkunde, Berlin, 1912, Nr. 10. |
| Die Großstädte an der Ostsee. | Ebenda. |
| Die Staatsunterstützung der französischen Handelsmarine. | H., Nr. 51, 21. 12. 12. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| The story of the P. & O. Line. | M. E., Januar 1913. |
| Die deutsche Seeschiffahrt. | D. S., Nr. 1, 1. 1. 13; H., Nr. 1, 2, 4., 11. 1. 13. |
| Die deutsche Binnenschiffahrt. | D. F., 1913, Nr. 1. |
| Die Entwicklung und die wirtschaftliche Bedeutung des Seehafens in Emden. | Archiv für Post und Telegraphie, 1912, Nr. 24. |
| Die Bagdadbahn und ihre Kulturbedeutung. | Die Naturwissenschaften, Nr. 2, 10. 1. 13. |

## Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

| | |
|---|---|
| Vom französischen Pulver. | K. T., 1912, Heft 10. |
| Über modernes Schießpulver. | Prometheus, Nr. 1208. |
| Entwicklung des Flugzeitenmessers Le Boulengé. | Z. S. u. S., Nr. 24, 15. 12. 12. |
| Die modernen Kriegspulver in Frankreich. | Ebenda, Nr. 1, 1. 1. 13. |
| Das Be- und Anschießen der Mausergewehre. | Ebenda. |
| Super-calibre guns. | N. M. R., 8. 1. 13. |

## Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

| | |
|---|---|
| Le sous-marin mouilleur de mines. | M. d. F., 1913, Nr. 1. |
| La construction et la pose des mines sous-marines. | Le Génie Civil, 4. 1. 13. |
| H. M. submarine-boat »E 4«. | Eg., 10. 1. 13; E., 10. 1. 13. |

## Luftschiffahrt, Flugwesen.

| | |
|---|---|
| Aviation in the United States navy. | E., 13. 12. 12; Eg., 3. 1. 13. |
| Entwicklung und gegenwärtiger Stand der Marine-aviatik. | K. T., 1912, Heft 10. |
| Über das Herabwerfen von Sprengkörpern aus Luftschiffen und Flugzeugen. | M. W., 1912, Nr. 161. |
| Dänemarks Luftwehr. | Ebenda. |
| Wasserflugzeuge. | Die Luftflotte, 1912, Nr. 11/12. |
| Die Militärluftfahrmittel bei den diesjährigen Manövern. | M. A. G., 1912, Heft 12. |
| Catapulting a hydro-aeroplane from a fighting ship. | S. A., 14. 12. 12. |
| Nouvelle méthode de conduite des aéroplanes par leur moteur. | Comptes Rendus des Séances, Nr. 27, 30. 12. 12. |
| The military supremacy of the air. | S. A., 28. 12. 12. |
| Über den Kampf in den Lüften. II. Die Flugbahn der abgeworfenen Geschosse. | Schuß u. Waffe, Nr. 7, 1. 1. 13. |
| Die Verwendung von Luftfahrzeugen im Kampfe um Befestigungen. | J. A. M., Januar 1913. |

## Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

| | |
|---|---|
| Die Küstenverteidigung der europäischen Türkei. | M. A. G., 1912, Heft 12. |
| Panama canal and its defence. | N. M. R., 8. 1. 13. |

## Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

| | |
|---|---|
| Die militärische Funkentelegraphie in Frankreich. | K. T., 1912, Heft 10. |
| Radio-seintorens en radio-kompassen. | De Zee, Dezember 1912. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Entwicklung der optischen Telegraphie für militärische Zwecke von den Uranfängen bis zur Jetztzeit. | U., Januar 1913. |
| Der elektrische Fernschreiber an Bord. | Ebenda. |
| Directive wireless telegraphy. | The Electrician, 27. 12. 12. |

### Rechtsfragen.

| | |
|---|---|
| La contrebande de guerre d'après la déclaration de Londres. | R. M., 1912, Nr. 9. |
| Die Seestraßenordnung. | D. Y., Nr. 51, 20. 12. 12. |
| Zur Fortbildung des Schiffahrtsrechts unter dem Einfluß der Weltwirtschaft. | U., Januar 1913. |

### Gesundheitswesen.

| | |
|---|---|
| The health of the navy. | A. N. G., 28. 12. 12; N. M. R., 1. 1. 13. |
| Die Zahnpflege im Heere. | Münchener Medizinische Wochenschrift, Nr. 53, 31. 12. 12. |
| Fortschritte in der Bekämpfung der Heereskrankheiten und ihre Verbreitung in den Heeren der europäischen Großstaaten. | Deutsche militärärztl. Zeitschrift, Nr. 1, 5. 1. 13. |

### Nautische Fragen.

| | |
|---|---|
| Die internationale Zeitkonferenz zu Paris vom 15. bis 23. Oktober 1912. | A. H., 1912, Heft 12. |
| Eisverhältnisse des Winters 1911/12 in den außerdeutschen Gewässern der Ostsee sowie an der holländischen Küste. | Ebenda. |
| Rosenzeichnung — Flindersstange. | H., Nr. 51, 21. 12. 12. |
| Die Kompaßrose der Zukunft. | Ebenda, Nr. 52, 28. 12. 12. |
| Zur Anwendung der Flindersstange. | Ebenda. |
| A new form of table for use with the marcq position line. | Nautical Magazine, Januar 1913. |

### Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

| | |
|---|---|
| A new gun for throwing bombs and life lines. | S. A., 7. 12. 12. |
| Neue Rettungsboote. | Prometheus, Nr. 1210, Beiblatt. |
| L'accident du »Masséna«. | M. d. F., 1913, Nr. 2; Y., 11. 1. 13. |

### Yacht- und Sportangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| 7 m-R-Yacht „Lucie IV.". | Wassersport, Nr. 51, 19. 12. 12. |
| Regattabetätigung für alle R-Yachten. | Ebenda. |
| Klassensegeln und Handicap. | D. Y., Nr. 51, 20. 12. 12. |
| 7 m-R-Yacht nach dem finnisch-amerikanischen Meßverfahren. | Ebenda. |
| Les régates anglaises en 1912. | Y., 21. 12. 12. |
| Schoner-Yacht „Rakete VII.". | Wassersport, Nr. 1, 2. 1. 13. |
| Die Abänderung des Lloyd-Meßverfahrens für Yachten. | Ebenda. |
| Die europäische große Schonerklasse. | D. Y., Nr. 1, 3. 1. 13. |
| Die 10 m-R-Yachten „Midgard" und „Felca". | Ebenda. |

Digitized by Google

### Kolonialfragen.

| | |
|---|---|
| Tsingtau als deutsches Kulturzentrum. | D. K. Z., Nr. 50, 51, 14., 21. 12. 12. |
| Zur Entwicklung von Südkamerun. | Koloniale Rundschau, 1912, Heft 12. |
| Unser ostasiatisches Schutzgebiet und seine wirtschaftliche Zukunft. | Export, Nr. 2, 9. 1. 13. |

### Geschichtliches, Geographisches.

| | |
|---|---|
| Kaperfregatten »Cort Adeler«. | T. f. S., Dezember 1912. |
| Bidrag til den Glückstadt'ske ekvipages historie fra 1615 til midten af den st. nord. Krig 1715. | Ebenda. |
| Rigging in the XVII. century. | Mariner's Mirror, 1912, Nr. 9, 10. |
| The diary of Henry Teonge. | Ebenda, Nr. 9. |
| La charge d'amiral dans la marine française jusqu'au Cardinal de Richelieu. | R. M., 1912, Nr. 9. |
| The Purser and the seaman's pay. | Mariner's Mirror, 1912, Nr. 11. |
| British seamen's dress. | Ebenda. |

### Verschiedenes.

| | |
|---|---|
| Modern painting methods in the navy. | S. A., Suppl., 7. 12. 12. |
| Die Kohlenvorräte des rechtsrheinisch-westfälischen Steinkohlenbezirks. | Glückauf, Nr. 1, 4. 1. 13. |
| Eine neue Kaiseryacht. | Wassersport, Nr. 2, 9. 1. 13. |

---

### Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

**A. H.** = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
**A. M.** = Artilleristische Monatshefte.
**A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
**A. N. G.** = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
**A. a. N. R.** = Army and Navy Register.
**A. S. Z.** = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
**D. F.** = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
**D. K. Z.** = Deutsche Kolonial-Zeitung.
**D. O.** = Deutsches Offizierblatt. — **D. S.** = Deutsche Schiffahrt. — **D. Y.** = Die Yacht.
**E.** = Engineer. — **Eg.** = Engineering. — **F.** = Die Flagge.
**H.** = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
**J. A. M.** = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
**J. A. E.** = Journal of the American Society of Naval Engineers.
**I. R. A. F.** = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
**J. U. S. A.** = Journal of the United States Artillery.
**J. U. S. I.** = Journal of the Royal United Service Institution.
**K. H.** = Kolonie u. Heimat. — **K. T.** = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
**L. M.** = La Ligue maritime.
**M. A. G.** = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.

Digitized by Google

M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — M. Eg. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — R. A. G. = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

---

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.

---

# Nachruf!

Am 23. Dezember 1912 starb nach kurzer, schwerer Krankheit der

**Kaiserliche Korvettenkapitän a. D.**

## Herr Walther v. Oppeln-Bronikowski.

Das Seeoffizierkorps verliert in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen, liebenswürdigen Kameraden, dessen hervorragende Charaktereigenschaften ihm ein dauerndes Andenken in der Marine sichern.

Wilhelmshaven, den 27. Dezember 1912.

**Graf v. Baudissin,**
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Digitized by Google

# Nachruf!

In der Frühe des 21. Januar ist der

**Admiral à la suite des Seeoffizierkorps,**
**Ritter des hohen Ordens vom Schwarzen Adler,**

# Friedrich von Hollmann,

im 72. Jahre seines Lebens plötzlich und unerwartet verschieden.

Als einer der letzten aus der alten preußischen Marine war er mit der Entwicklung unserer Flotte von Anfang an eng verbunden. In wichtigen und hervorragenden Stellungen, zuletzt als Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts in den Jahren 1889 bis 1897, hat er an ihrem Aufbau tatkräftig und erfolgreich mitgewirkt und bis zum letzten Atemzug der geliebten Waffe mit Begeisterung und Hingebung gedient.

Voll tiefer Trauer steht die Marine an der Bahre des Dahingeschiedenen. Sein Name wird unauslöschlich mit ihr verbunden bleiben, seine edlen Charaktereigenschaften, sein hohes Streben, sein gerechter Sinn, sein mitfühlendes Herz sichern ihm ein dauerndes Andenken und einen Ehrenplatz in der Geschichte der Marine.

Berlin, den 22. Januar 1913.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

**v. Tirpitz.**

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

# Panamakanal-Verträge und -Gesetzgebung.

Seitdem Kolumbus im Jahre 1502 bei seiner vierten Reise unweit Colon von einem jenseitigen, nicht allzu fernen Ozean gehört hatte, war es Spaniens Bestreben, baldmöglichst den Seeweg in jenes andere Weltmeer zu finden, das eilfertige Entdecker bald darauf auch ohne die Seeverbindung für den spanischen König in Besitz nahmen. Zahlreiche Expeditionen suchten vergebens. 1519 fand Magelhaens durch die nach ihm benannte Straße zwar einen westlichen Seeweg nach Indien, doch war der Umweg um Südamerika so bedeutend, daß man dem Gedanken einer künstlichen Wasserstraße näher trat.

Trotzdem José de Aosta einen Durchstich des mittelamerikanischen Isthmus für eine Sünde erklärt hatte, da Gott diesen geschaffen habe, um die Wucht der Meereswogen zu brechen, richtete Karl V. am 20. Februar 1534 eine Königliche Verordnung an die spanischen Behörden in Zentralamerika, in der die Einsendung von Situationsplänen und Kostenvoranschlägen für einen Kanal gefordert wurde; doch fand der Kaiser, den die Zahl der auf seinem Haupte lastenden Kronen von Aufstand zu Aufstand und von Unruhe zu Unruhe rief, nicht Gelegenheit, dem gefaßten Plan näher zu treten.

Erst Alexander v. Humboldt griff den Gedanken eines Isthmusdurchstiches wieder auf und gab neun Linien an, die für den Kanalbau in Frage kämen. Durch Humboldts wissenschaftliche Ausführungen wurde der Frage bald allgemeinere Beachtung entgegengebracht. Sie erregte auch das besondere Interesse des alternden Goethe, der sich am 21. Februar 1827 zu Eckermann über den Kanalbau wie folgt ausließ:

„Humboldt hat mit großer Sachkenntnis noch andere Punkte angegeben, wo man mit Benutzung einiger in den Mexikanischen Meerbusen fließender Ströme vielleicht noch vorteilhafter zum Ziele käme als bei Panama. Dies ist nun alles der Zukunft und einem großen Unternehmungsgeiste vorbehalten. So viel ist aber gewiß, gelänge ein Durchstich derart, daß man mit Schiffen von jeder Ladung und jeder Größe durch solchen Kanal aus dem Mexikanischen Meerbusen in den Stillen Ozean fahren könnte, so würden daraus für die ganze zivilisierte und nichtzivilisierte Menschheit ganz unabsehbare Resultate hervorgehen. Wundern sollte es mich aber, wenn die Vereinigten Staaten es sich sollten entgehen lassen, ein solches Werk in die



Digitized by Google

Hände zu bekommen. Es ist vorauszusehen, daß dieser jugendliche Staat, bei seiner entschiedenen Tendenz nach Westen, in 30 bis 40 Jahren auch die großen Landstrecken jenseits der Felsengebirge in Besitz genommen und bevölkert haben wird. Es ist ferner vorauszusehen, daß an dieser ganzen Küste des Stillen Ozeans, wo die Natur bereits die geräumigsten und sichersten Häfen gebildet hat, nach und nach sehr bedeutende Handelsstädte entstehen werden zur Vermittelung eines großen Verkehrs zwischen China nebst Ostindien und den Vereinigten Staaten. In solchem Falle wäre es aber nicht bloß wünschenswert, sondern fast notwendig, daß sowohl Handels- als Kriegsschiffe zwischen der nordamerikanischen westlichen und östlichen Küste eine raschere Verbindung unterhielten, als es bisher durch die langweilige, widerwärtige und kostspielige Fahrt um das Kap Hoorn möglich gewesen. Ich wiederhole also: es ist für die Vereinigten Staaten durchaus unerläßlich, daß sie sich eine Durchfahrt aus dem Mexikanischen Meerbusen in den Stillen Ozean bewerkstelligen, und ich bin gewiß, daß sie es erreichen."

Etwa um dieselbe Zeit wurde der Frage eines Durchstichs von dem 1823 gegründeten mittelamerikanischen Staatenbunde nähergetreten, der bald darauf mit den Vereinigten Staaten auf Grund der in demselben Jahre von diesen proklamierten Monroe-Doktrin in diplomatische Verhandlungen über den zu erbauenden Wasserweg eintrat. Auch ließ der erste Präsident Neugranadas, Bolivar, eingehende Untersuchungen über die Baumöglichkeiten vornehmen.

Das politische Interesse an dem Kanal war durch das Vorgehen Neugranadas geweckt, und bald beschäftigten sich nacheinander die Niederlande, die Vereinigten Staaten, die Franzosen und die Engländer mit der Möglichkeit des Kanalbaues. Während die holländischen Pläne infolge innerer Unruhen nach kurzer Zeit scheiterten und die Vereinigten Staaten und Frankreich die Angelegenheit zunächst mehr theoretisch erörterten — so schrieb z. B. Prinz Louis Napoleon, der spätere Kaiser Napoleon III., während seiner Haft in Ham eine Broschüre über das Kanalprojekt —, besetzten die Engländer, um sich ihren Einfluß im Kanalgebiet zu sichern und wenigstens einen Zugang in ihrem Besitz zu haben, in den vierziger Jahren die sogenannte Mosquito-Küste und zwangen die Republik Nicaragua durch Vertrag vom 7. März 1848 zur Anerkennung ihrer Rechte und Abtretung des Hafens San Juan (Greytown) sowie der hier von Nicaragua eingerichteten Zollstelle. Die Mosquito-Küste liegt nördlich der jetzigen Kanalzone. Zu jener Zeit schien ein Kanal durch Nicaragua die größte Aussicht auf Verwirklichung zu haben.

Die Vereinigten Staaten waren um dieselbe Zeit damit beschäftigt, ihre westlichen Grenzen bis an den Stillen Ozean hinanzuschieben, da das durch innere Unruhen stark geschwächte Mexiko zu energischem Widerstande nicht fähig war. Wenige Tage vor dem am 2. Februar 1848 unterzeichneten Frieden zu Guadelupe-Hidalgo, der Kalifornien den Vereinigten Staaten zusprach, hatte ein Angestellter des amerikanischen Freischarenführers Sutter bei Anlage einer Wassermühle am Rio de los Americanos die Goldfunde gemacht, die in allen Teilen der Welt das bekannte kalifornische Goldfieber hervorriefen.

Die ungeheure Bedeutung, die Kalifornien sowohl hierdurch wie auch später durch den Reichtum an landwirtschaftlichen Erzeugnissen erlangte, überzeugten die

Digitized by Google

Vereinigten Staaten bald von der Wichtigkeit einer unmittelbaren Seeverbindung zwischen der Atlantischen und der kalifornischen Küste.

Es kam daher am 21. Juni 1849 zwischen den Regierungen zu Washington und Guatemala zu einem Vertrage, in dem Nicaragua den Vereinigten Staaten das ausschließliche Recht zuerkannte sowohl zur Anlage und zum Bau eines Kanals durch Nicaragua wie auch zu der den Vereinigten Staaten nötig erscheinenden Befestigung der Kanalenden und der ganzen Kanallinie. Nach Fertigstellung des Kanals sollten die Einwohner der Kanalzone eigene Verwaltung und Rechtsprechung erhalten.

Die Besitznahme der Mosquito-Küste durch England hatte seinerzeit in den Vereinigten Staaten einen Sturm der Entrüstung hervorgerufen. Nunmehr erhob England seinerseits in heftigster Form Widerspruch gegen den mit Nicaragua beabsichtigten Vertrag.

Eine Lösung des Konfliktes wurde erst dadurch erzielt, daß die Vereinigten Staaten den Vertrag mit Nicaragua nicht ratifizierten, sich dagegen zu dem sogenannten Clayton-Bulwer-Vertrage bereit fanden, der am 19. April 1850 unterzeichnet wurde, wenige Tage, nachdem in der Akademie der Wissenschaften Karl Ritter das Wort geprägt hatte: Der Durchstich der Panama-Landenge würde den Umfang des Erdballs um ein Viertel verkürzen.

In diesem Vertrage verpflichten sich beide Mächte, daß sie niemals für sich selbst eine ausschließliche Kontrolle über den Kanal beanspruchen, daß sie weder Befestigungen am Kanal oder in seiner Nähe errichten, noch daß sie jemals Nicaragua, Costarica, die Mosquito-Küste oder irgendeinen Teil Mittelamerikas besetzen, befestigen, besiedeln oder sonst irgendwie unter ihre Souveränität oder Oberhoheit bringen oder Sonderverträge mit den genannten Staaten schließen wollen, die ein derartiges Vorgehen ermöglichen. In gleicher Weise verpflichten sich beide Unterzeichner, von den Staaten, in deren Grund und Boden der Kanal gegraben werden soll, weder besondere Handels-, noch Schiffahrts-, noch sonstige Vorrechte vertragsmäßig für ihre Untertanen und Bürger auszubedingen, die den Untertanen und Bürgern der anderen Macht nicht in gleicher Weise gewährt werden.

Im Kriegsfalle dürfen weder englische Schiffe noch die der Vereinigten Staaten im Kanal blockiert, festgehalten oder gekapert werden.

Nach Fertigstellung des Kanals garantieren beide Mächte seine Neutralität in der Weise, daß „der Kanal für ewig offen und frei, und das investierte Kapital sicher sei", es sei denn, daß die Regierungen oder eine der beiden Regierungen zu der Überzeugung kommen, daß die Erbauer oder die Kanalverwaltung Bestimmungen trifft oder Tarife festsetzt, die dem Geiste dieser Konvention widersprechen, entweder durch Bevorzugung eines der Kontrahenten oder durch Erhebung von Kanalabgaben, die mit der Notwendigkeit nicht in Einklang stehen. Doch darf auch in diesem Falle die Einspruch erhebende Regierung den zugesagten Schutz erst zurückziehen, ein halbes Jahr nachdem sie die andere Regierung hiervon benachrichtigt hat.

Des weiteren verpflichten sich Großbritannien und die Vereinigten Staaten, die ihnen befreundeten Mächte aufzufordern, diesem Vertrage unter den gleichen Bedingungen beizutreten und damit ein Unternehmen zu fördern, das allen Staaten zugute kommen solle.



Digitized by Google

Indem die beiden Vertragschließenden so bereit sind, den Schutz des Kanals zu übernehmen, betonen sie, daß die Erbauer oder Eigentümer gehalten sein sollen, keine Abgaben oder Tarife festzusetzen und keine Durchfahrtszölle zu erheben, die nicht die Billigung der beiden unterzeichneten Mächte gefunden haben.

Wenige Tage vor Ratifizierung des Vertrages brachte der Vertreter Englands, Henry Lytton Bulwer, ein Bruder des bekannten Romanschriftstellers, dem Staatssekretär der Vereinigten Staaten Clayton gegenüber zum Ausdruck, daß Ihre Majestät die englische Kolonie Honduras und die dazugehörigen Gebietsteile als nicht in den Vertrag eingeschlossen betrachte. Der Staatssekretär Clayton trat in seinem Antwortschreiben vom 4. Juli 1850 dieser Auffassung bei, indem er unter dem Ausdruck „zugehörige Gebietsteile" die kleinen, Honduras vorgelagerten Inseln verstehen zu müssen glaubte.

Trotz dieses Vertrages gab Großbritannien das Protektorat über die Mosquito-Küste nicht auf. Abermals setzten diplomatische Verhandlungen ein, in deren Verlauf die Regierung der Vereinigten Staaten die Aufhebung des Clayton-Bulwer-Vertrages verlangte. Da England sich hiermit jedoch nicht einverstanden erklären wollte, verzichtete es endlich zehn Jahre nach Unterzeichnung des Clayton-Bulwer-Vertrages auf das Protektorat über die Mosquito-Küste, nachdem es kurz vorher auch die von ihm besetzt gehaltenen Inseln an Honduras zurückgegeben hatte.

Da sich England sowohl wie die Vereinigten Staaten in dem Clayton-Bulwer-Vertrage verpflichtet hatten, den Bau eines Kanals nicht ohne Mitwirkung des anderen in Angriff zu nehmen, eine Einigung aber bis zum Jahre 1860 nicht einmal über den Vertrag erzielt werden konnte, wurde zunächst von privater amerikanischer Seite der Bau einer Eisenbahn in Angriff genommen, die unter einem Aufwand von 32 Mill. ℳ bereits 1855 fertig gestellt wurde und bei einer Länge von nur 70 km Colon mit Panama verband.*)

Während der folgenden Jahrzehnte ruhte das Kanalprojekt. Wissenschaftliche Reisen durch Mittelamerika trugen zur gründlicheren Erforschung der geologischen Verhältnisse dieses bis dahin wenig bekannten Gebietes bei; einige Privatgesellschaften versuchten mit unzureichenden Mitteln den Bau des Riesenwerks, bis sie sich überzeugt hatten, daß das Unternehmen über ihre Kraft ging, oder bis die mühsam gefüllten Kassen leer waren.

Da trat, ermutigt durch die glanzvolle Vollendung seines Lebenswerkes, Graf Ferdinand von Lesseps für die Idee einer Wasserstraßenverbindung zwischen dem Atlantischen und Stillen Ozean ein. Seine Landsleute, von dem Gedanken beseelt, auf wissenschaftlichem und wirtschaftlichem Gebiete die Lorbeeren wiedergewinnen zu können, die ihnen militärisch und politisch der Frankfurter Friede genommen hatte, unterstützten nach Kräften die Absicht des genialen Erbauers des Suezkanals.

Am 1. Februar 1882 tat die Tochter des Grafen von Lesseps den ersten Spatenstich zum Bau des Panamakanals. Der zunächst auf 675 Mill. ℳ veranschlagte Bau hatte im Jahre 1888 bereits 1100 Mill. ℳ verschlungen, war aber noch nicht

*) Da die Bahn eine größere Spurweite hat als alle anderen amerikanischen Bahnen, so wird das rollende Material — 1912 waren für die Kanalarbeiten etwa 200 Lokomotiven und 1000 Wagen in Betrieb — nach Beendigung des Kanals zum Teil wertlos.

Digitized by Google

einmal zu einem Drittel beendet. Vergebens versuchte Boulanger den französischen Staat zu veranlassen, für die Panamaanleihen die Zinsgarantie zu übernehmen. Weder Regierung noch Kammer ließen sich darauf ein, da sie einen Konflikt mit den Vereinigten Staaten fürchteten, die dem Unternehmen von vornherein unfreundlich gegenüber gestanden hatten. Da die Gesellschaft die im Dezember 1888 fälligen Zinsscheine nicht einlösen konnte, mußte sie liquidieren und erklärte sich am 26. Januar 1889 für zahlungsunfähig. Der Liquidator empfahl zwar eine Vollendung des Kanals, für die er weitere 720 Mill. ℳ und eine Bauzeit von etwa 7 bis 8 Jahren für erforderlich hielt. Es gelang auch, den mit der Republik Columbia abgeschlossenen Vertrag, der zunächst bis 1885 lief, bis zum Jahre 1903 zu verlängern, aber die Bildung einer neuen kapitalkräftigen Gesellschaft mißglückte; das Werk mußte also einstweilen aufgegeben werden. Durch die Enthüllungen aber anläßlich der Untersuchungen, die sich an die Liquidation anschlossen, brach über Frankreich eine Katastrophe herein, die die Republik in ihren Grundfesten erschütterte. Ausgegeben war etwa 1 Milliarde ℳ, der gegenüber Aktiven im Werte von noch nicht 200 Mill. ℳ vorhanden waren.

Kurz vor dem Tode des Grafen von Lesseps gelang im Herbst 1894 die Gründung einer neuen Gesellschaft, der Compagnie Nouvelle du Canal de Panama, die mit einem Kapital von etwa 50 Mill. ℳ ins Leben trat, von dem Liquidator den Kanal, die Panamabahn sowie die Anlagen und Einrichtungen übernahm und die Gläubiger der Lesseps-Gesellschaft mit 60 Prozent am Reingewinn zu beteiligen versprach. Wenn auch die neue Gesellschaft bemüht war, das Vorhandene zu erhalten und nach Maßgabe ihrer geringen Mittel sowohl in der Ausschachtung wie in der Erforschung des Gebietes fortzufahren, so ergab es sich doch von vornherein, daß sie außerstande war, das Riesenwerk zu Ende zu führen. Ihre Tätigkeit war vielmehr in der Hauptsache eine verwaltende. Auch sie aber würde wohl über kurz oder lang haben liquidieren müssen, wenn nicht um die Jahrhundertwende Ereignisse eingetreten wären, die der Tätigkeit am Panamakanal eine völlig neue Richtung gaben.

Anlaß hierzu gab der spanisch-amerikanische Krieg im Jahre 1898 und zwar in zweifacher Hinsicht. Einmal führte der Krieg — und vor allem die zufällige Anfangsdislokation der Seestreitkräfte*) — den Vereinigten Staaten den außerordentlich hohen Wert eines Panamadurchstiches vor Augen, der dem Besitzer des Kanals ein beliebiges Verschieben der Flotten von einem Ozean in den andern ermöglicht und somit eine Flotte erspart. Dann aber hatten auch die Vereinigten Staaten durch die Besetzung der Philippinen, Guams und der Hawaii-Inseln eine imperialistische Politik eingeschlagen, deren wirtschaftliche Folgerungen zu einer bequemen Seeverbindung des in Blüte stehenden Ostens mit dem weniger kultivierten Westen und den neuen Besitzungen in dem Mittelmeer der Zukunft zwangen.

Der Kanal mußte gebaut werden; mehr noch, er mußte von und für die Vereinigten Staaten gebaut werden.

Das hieß nichts anderes als eine Aufhebung des Clayton-Bulwer-Vertrages.

*) Das Linienschiff „Oregon" der Vereinigten Staaten befand sich bei Kriegsausbruch im Stillen Ozean und mußte, um sich mit den anderen Teilen der Flotte zu vereinigen, den 13 000 sm langen Marsch um Kap Horn machen.

Digitized by Google

Und trotz größten Widerstrebens ließ sich das durch den Burenkrieg stark in Anspruch genommene England endlich hierzu bereit finden. Der zunächst erreichte erste Hay-Pauncefote-Vertrag vom 5. Februar 1900 genügte den Vereinigten Staaten noch nicht, da er noch die Bestimmung enthielt, daß der Kanal zur Wahrung der Neutralität nicht befestigt werden dürfe. Am 18. November 1901 unterzeichneten der englische Gesandte Lord Pauncefote und der Staatssekretär der Vereinigten Staaten Hay den neuen nach ihnen benannten Vertrag.

Er hat, wie in seiner Einleitung gesagt wird, den Zweck, den baldigen Bau eines Kanals unter den Auspizien der Vereinigten Staaten zu ermöglichen.

Artikel I hebt den Clayton-Bulwer-Vertrag auf.

Artikel II gibt den Vereinigten Staaten die Berechtigung, den Kanal entweder selbst zu bauen oder bauen zu lassen. Auch werden der Regierung alle durch den Bau ihr zufallenden Rechte eingeräumt, insonderheit das der Verwaltung.

Im III. Artikel werden ähnliche Bestimmungen formuliert, wie sie am 28. Oktober 1888 für die freie Durchfahrt des Suezkanals festgelegt worden waren. Zunächst wird festgesetzt, daß der Kanal den die Neutralitätspflichten beobachtenden Handels- und Kriegschiffen aller Nationen unter Bedingungen völliger Gleichheit (on terms of entire equality) offen stehen soll, sodaß keine unterschiedliche Behandlung gegen irgendeine solche Nation oder ihre Bürger oder Untertanen hinsichtlich der Bedingungen oder Belastungen des Verkehrs oder sonstwie stattfinden soll.

Der Kanal darf ferner nie blockiert werden, noch darf ein Kriegsrecht oder irgendeine feindselige Handlung darin ausgeübt werden. Doch steht es den Vereinigten Staaten frei, zur Aufrechterhaltung der Ordnung längs des Kanals militärische Aufsicht zu führen.

Kriegschiffe einer kriegführenden Macht dürfen Kohlen und Vorräte im Kanal nur insoweit ergänzen, als dies unbedingt nötig ist. Derartige Schiffe haben den Kanal so schnell wie möglich zu passieren. Prisen sind denselben Bestimmungen wie Kriegschiffe selbst unterworfen.

Kein Kriegführender darf Truppen, Munition oder sonstiges Kriegsmaterial im Kanal ein- oder ausschiffen, es sei denn, daß ein Verkehrshindernis ihn hierzu zwänge.

Diese Vorschriften erstrecken sich sowohl auf den Kanal selbst wie auch auf die angrenzenden Gewässer bis zu der Grenze von drei Seemeilen. Kriegschiffe einer kriegführenden Macht dürfen sich, es sei denn, daß sie havariert sind, im Kanal nicht länger als 24 Stunden aufhalten. Havarierte Schiffe haben sofort nach beendeter Reparatur auszulaufen. Doch soll ein Kriegschiff einer kriegführenden Macht nicht früher als 24 Stunden nach dem Auslaufen eines feindlichen Kriegschiffes das Kanalgebiet verlassen.

Der Kanal selbst, Anlagen, Gebäude und alle zum Bau, zur Unterhaltung und zum Betriebe notwendigen Einrichtungen fallen ebenfalls unter diesen Vertrag und dürfen weder in Kriegs- noch in Friedenszeiten angegriffen oder sonst verletzt werden.

Sollte die Kanalzone unter andere Oberhoheit kommen, so würde dies für den Vertrag keine Bedeutung haben.

Außer der Befestigungsfrage ist in diesem neuen Vertrag die in dem ersten Vertrage von 1900 enthaltene Einladung an die Mächte, dem Vertrage beizutreten, weggefallen. Nach Ratifizierung machten die Vereinigten Staaten der französischen

Digitized by Google

Gesellschaft nunmehr im Jahre 1902 ein Angebot von 160 Mill. ℳ, was diese annahm, um so mehr als die Möglichkeit des Baus eines Nicaraguakanals wieder stark erörtert und von den Vereinigten Staaten als Mittel, den Preis zu drücken, benutzt wurde.

Nun galt es, Kolumbien zur Anerkennung weitgehender Hoheitsrechte der Vereinigten Staaten zu bewegen. Das mißglückte. Da zwang die Sorge, die Vereinigten Staaten könnten nunmehr doch die Nicaraguaroute wählen, die Provinz Panama, deren Lebensinteressen durch eine derartige Maßnahme der Vereinigten Staaten in Frage gestellt worden wären, zum Abfall von Kolumbien. Die Kanonen der Kriegschiffe der Vereinigten Staaten und ein Machtwort aus Washington schützten die junge Republik vor einem Einfall der Truppen des militärisch erheblich überlegenen Mutterlandes. Am 3. November 1903 erklärte sich die Republik Panama für selbständig, zehn Tage später wurde sie von der Regierung der Vereinigten Staaten anerkannt, weitere fünf Tage später wurde zwischen den Regierungen der Vereinigten Staaten und von Panama der sogenannte Hay-Bunau-Varilla-Vertrag abgeschlossen, der die Vereinigten Staaten endlich an das Ziel ihrer Wünsche führte und sie zu unbestrittenen Herren des Kanals machte.

Das Vorgehen der Vereinigten Staaten erregte nicht nur, wie begreiflich, in England, sondern auch im eigenen Lande einen Sturm der Entrüstung, da eine, wenn auch vielleicht nicht pekuniäre, so doch moralische Unterstützung Panamas durch den Präsidenten Roosevelt nicht geleugnet werden konnte. So verglich die New Yorker „Evening Post“ das Vorgehen des Präsidenten Roosevelt mit dem berüchtigten Jameson Raid. Doch hätte Dr. Jameson wenigstens humane Beweggründe für sich geltend machen können, während die Politik der Vereinigten Staaten die Raubtaten aller Wegelagerer und Einbrecher zur Rechtsnorm erhebe.

Erst allmählich verstummten die Gegner dieses meisterlichen Schachzugs Rooseveltscher Weltpolitik, der den Vereinigten Staaten gab, was sie nach ihrer geographischen Lage, nach ihrer wirtschaftlichen Entwicklung und ihren politischen und militärischen Bedürfnissen nicht entbehren konnten. Der von dem Staatssekretär der Vereinigten Staaten, Hay, und dem Gesandten der Republik Panama, Bunau-Varilla, ehemaligen Chefingenieurs der alten Panama-Kompanie, unterzeichnete Vertrag macht die Vereinigten Staaten zu unumschränkten Herren der Kanalzone. Als Kanalgebiet soll ein zehn englische Meilen breiter Landstreifen längs des Kanals rechnen. Das Kanalgebiet erstreckt sich an den beiden Ausgängen des Kanals bis zu 3 sm in die offene See vom mittleren Niedrigwasser gerechnet. Ebenso liegen die Inseln in der Karaibischen See: Perico, Naos, Culebra und Flamenco innerhalb der Machtsphäre der Vereinigten Staaten. Auch sind diese berechtigt, alles Land, das jetzt oder in Zukunft für den Bau, die Unterhaltung, die Betriebssicherheit, den Schutz oder aus sanitären Gründen für den Panamakanal selbst oder etwaige Hilfskanäle notwendig oder zweckmäßig erscheint, zu beaufsichtigen, zu erwerben oder zu enteignen.

Die Städte Colon und Panama bleiben auch fernerhin unter der Souveränität der Republik Panama, dürfen aber Zölle nur von den Schiffen erheben, die anlaufen, ohne durch den Kanal fahren zu wollen. Sie sind verpflichtet, alle erforderlichen sanitären Maßnahmen zu treffen, für deren Durchführung die Republik verantwortlich ist. Sollten dieser hierfür keine Mittel zur Verfügung stehen, so sorgen

Digitized by Google

die Vereinigten Staaten für die Durchführung, nötigenfalls unter Anwendung von Gewalt.

Ferner wird den Vereinigten Staaten auf ewig das Monopol für den Bau einer beliebigen Verkehrsverbindung durch Panama zugesprochen.

Als Entgelt bürgen die Vereinigten Staaten für die Souveränität der Republik Panama, zahlen ihr bei Ratifizierung des Vertrages eine einmalige Summe von 40 Mill. ℳ sowie eine jährliche Summe von 1 Mill. ℳ, beginnend 9 Jahre nach Abschluß des Vertrages, und zwar so lange, als der Vertrag Gültigkeit hat. Die Republik verzichtet dafür auf jeden Anteil am Kanalgewinn.

Das so gewonnene, wenn auch nicht eigentlich zu den Vereinigten Staaten gehörige, so doch ausschließlich unter ihrer Verwaltung und Oberhoheit, unter ihrem Recht und Gesetz stehende Land hat eine Größe von etwa 500 englischen Quadratmeilen. Seine Briefmarken sind die der Republik Panama mit der Aufschrift „Canal Zone".

Am 4. Mai 1904 ging die Kanalzone in den Besitz der Vereinigten Staaten über.

Wenige Tage später begann die Tätigkeit der provisorisch eingesetzten Regierung, die in ihrem Siegel das stolze Wort führt: „The land divided — the world united".

Trotz außerordentlicher Schwierigkeiten, mit denen auch die Vereinigten Staaten in den verschiedensten Beziehungen zu kämpfen hatten, haben sie den Bau des Kanals so weit fortgeführt, daß mit seiner Eröffnung in etwa zwei Jahren gerechnet werden kann.

Während das Riesenwerk in den letzten Jahren mehr den Techniker als den Politiker interessierte, hat die am 24. August 1912 zum Gesetz erhobene Panama Canal Act die Gemüter diesseits und jenseits des Atlantischen Ozeans wieder auf das äußerste erregt. Doch hat es auch hier, wie meistens in derartigen Fällen, einstweilen bei scharfen Protesten sein Bewenden gehabt.

Die Bill legt zunächst Namen und Umfang des neuen Gesetzes gesetzlich fest.

Das Panamakanal-Gebiet erhält die Bezeichnung Kanalzone (Canal Zone) und der im Bau befindliche Kanal die Bezeichnung Panamakanal. Zur Kanalzone rechnet ein 16 km breiter Landstreifen längs des Kanals quer durch den Isthmus, und zwar 8 km von der Mittellinie des Kanals nach jeder Seite gerechnet. Die Kanalzone erstreckt sich an den beiden Ausgängen des Kanals bis zu 3 Meilen in die offene See vom mittleren Niedrigwasser gerechnet. Ferner gehören zur Kanalzone die in der Karaibischen See liegenden Inseln Perico, Naos, Culebra und Flamenco sowie alles Land, das jetzt oder in Zukunft für den Bau, die Unterhaltung, die Betriebssicherheit, den Schutz oder aus sanitären Gründen für den Panamakanal selbst oder etwaige Hilfskanäle notwendig oder zweckmäßig erscheint. Nicht zur Kanalzone gehören die Städte Panama und Colon. Der Präsident der Vereinigten Staaten ist gemäß Vertrag mit der Republik Panama ermächtigt, aus vorstehenden Gründen notwendiges Gelände von der Republik Panama zu erwerben oder gegen nicht notwendige Gebietsteile auszutauschen.

Alle Verfügungen, die der Präsident in der Kanalzone erläßt, haben Gesetzeskraft, solange der Kongreß nicht etwas anderes beschließt.

Digitized by Google

Den Gouverneur der Kanalzone ernennt der Präsident unter Zustimmung des Senats, alle anderen Beamten der Kanalzone ernennt der Präsident selbständig. Die Amtszeit des Gouverneurs wird auf 4 Jahre festgesetzt, sein Gehalt auf 42 000 ℳ.

Paragraph 5 des Gesetzes ermächtigt den Präsidenten der Vereinigten Staaten, die Kanalabgaben in einer Höhe festzusetzen, wie er sie für den Betrieb des Kanals für erforderlich hält, und berechtigt ihn, die Tarife von Zeit zu Zeit zu ändern. Eine Änderung der Durchfahrtszölle darf jedoch erst ein halbes Jahr nach erfolgter Bekanntgabe in Kraft treten. Von den Schiffen des Küstenverkehrs der Vereinigten Staaten dürfen keine Abgaben erhoben werden, sofern diese Schiffe im Besitz eines Angehörigen der Vereinigten Staaten sind, was des näheren ausgeführt wird. Auch sollen im Auslande gebaute Schiffe kostenlos zum Register der Vereinigten Staaten zugelassen werden können, wenn sie sich im Besitz eines Angehörigen der Vereinigten Staaten befinden.*)

Die Art der Zollerhebung, ob auf Brutto- oder Nettoregistertonnen, ist dem Präsidenten freigestellt, nur soll die Abgabe für die Nettoregistertonne nicht 5,25 ℳ und die für einen Passagier nicht 6,30 ℳ übersteigen. Nach unten hin begrenzt das Gesetz die Höhe der Zölle durch die Bestimmung, daß sie nicht geringer festzusetzen seien, als der auf das einzelne Schiff fallende Anteil der tatsächlichen Kosten für Unterhaltung und Betrieb des Kanals beträgt.**)

Der Präsident sorgt ferner dafür, daß durch Einsetzen eines Gerichtshofes sowie durch Erlassen von Vorschriften Klagen, Beschwerden und sonstige Unzuträglichkeiten sofort ihre geeignete Erledigung finden.

Der Präsident ist ermächtigt, die Anlage von Funkenstationen längs des Kanals in einem ihm nötig erscheinenden Umfange anzuordnen, nötigenfalls, wenn die Anlage innerhalb des Hoheitsgebiets der Republik Panama sich als zweckmäßig erweist, im Einvernehmen mit dieser Republik. Doch haben auch auf den hier angelegten Funkenstationen Staatstelegramme der Vereinigten Staaten stets den Vorrang vor allen anderen Funksprüchen.

In gleicher Weise ist der Präsident ermächtigt, in der Kanalzone Trockendocks, Reparaturwerkstätten, Werften, Kohlenlager, Vorratsmagazine und andere notwendig erscheinenden Anlagen entweder durch die Panama-Eisenbahn-Gesellschaft oder durch andere Firmen einrichten und verwalten zu lassen.

---

*) Die Verleihung des Registers der Vereinigten Staaten hat für die Schiffe einen bedeutenden Vorteil, da die Messung danach erheblich niedriger ausfällt als die des Suezkanals. Ein Schiff, das beispielsweise nach der Suezkanal-Regel 5000 Registertonnen hat, würde nach Messung der Vereinigten Staaten nur etwa 4200 Registertonnen haben. Diese scheinbar an das Ausland gemachte Konzession soll dazu beitragen, den Schiffspark der Handelsflotte der Vereinigten Staaten möglichst zu vergrößern.

**) Die Zölle sind Ende vorigen Jahres vom Präsidenten Taft dem Panamakanalgesetz entsprechend, wie folgt, festgesetzt:

1. Handelsschiffe mit Passagieren oder Ladung zahlen 5 ℳ für die Netto-Registertonne.

2. Handelsschiffe, die in Ballast fahren, zahlen 40 Prozent weniger als die unter 1. genannten Schiffe, d. h. 3 ℳ für die Netto-Registertonne.

3. Kriegschiffe, mit Ausnahme der unter 4. genannten, zahlen 2,10 ℳ für jede Tonne Deplacement.

4. Marine- oder Armeetransportdampfer, Flottenkohlendampfer, Lazarett- und Vorratsschiffe zahlen 5 ℳ für die Registertonne entsprechend den Handelsschiffen.

Digitized by Google

Die nächsten Paragraphen des Gesetzes weisen dem Präsidenten das Recht zu, das Gebiet in Bezirke und Kreise einzuteilen und nach Bedürfnis Städte in der Kanalzone entstehen zu lassen. Ebenso regeln sie im einzelnen die Gerichtsbarkeit in dem neuen Gebiet.

Ferner bestimmt das Gesetz, daß nach dem 1. Juli 1914 auf keinem Wasserwege der Vereinigten Staaten Fahrzeuge verkehren dürfen, die Eisenbahngesellschaften gehören, sofern diese dadurch die Möglichkeit erhalten, anderen auf diesen Wasserwegen verkehrenden Fahrzeugen Konkurrenz zu machen. Die Frage, wann dies der Fall ist, wird von der Interstate Commerce Commission jedesmal geprüft. Die Verkehrserlaubnis soll den Eisenbahngesellschaften nur dann erteilt werden, wenn die Vereinigung von Land- und Wassertransport in einer Hand im öffentlichen Interesse liegt.

Endlich ermächtigt das Gesetz den Präsidenten, in Kriegszeiten oder wenn sonst der Ernst der Lage dies erforderlich machen sollte, einen Offizier zu ernennen, der an die Spitze der Militär- und Zivilverwaltung tritt und während der Dauer seines Amtes die oberste Instanz für alle Angelegenheiten der Kanalzone ist. Auch der Gouverneur tritt dann unter den Oberbefehl dieses Offiziers.

Wie zu erwarten war, hat das Gesetz im Auslande, vor allem in England, aber auch in den Vereinigten Staaten selbst heftigsten Widerspruch hervorgerufen. Die englischen Blätter warfen der Regierung der Vereinigten Staaten vor, daß sie den Hay-Pauncefote-Vertrag gebrochen habe, nach dessen Artikel III den Schiffen der Vereinigten Staaten keine Zollerleichterungen zugestanden werden dürften. Diese Zollbefreiung der Schiffe der Vereinigten Staaten war nach einer Botschaft des Präsidenten Taft aus dem Jahre 1911 zunächst in der Weise gedacht, daß alle Schiffe gleichen Durchfahrtszoll zu zahlen hätten, daß aber den Schiffen der Vereinigten Staaten nachträglich ihre Abgaben von ihrer Regierung wieder vergütet werden sollten. Es wäre dies einer Subvention an die Handelsschiffahrt der Vereinigten Staaten gleichgekommen, mithin eine innere Angelegenheit gewesen, gegen die von außen her kaum mit Erfolg hätte Einspruch erhoben werden können. Praktisch schien es zunächst auf den ersten Blick kaum einen Unterschied zu machen, ob die Regierung ihren Schiffen den Zoll nachträglich zurückzahlt oder von vornherein erläßt.

Dem starken Unwillen in England über das von dem Präsidenten Taft eingebrachte Panamakanal-Gesetz hat Sir Edward Grey bereits vor Annahme des Gesetzes durch den Kongreß durch eine Anfang Juli 1912 in Washington vorgelegte Protestnote der englischen Regierung an die Vereinigten Staaten Rechnung getragen. Die Befreiung aller Schiffe der Vereinigten Staaten von der Zahlung der Kanalzölle, so führt die englische Note aus, bedeute eine Verletzung des Hay-Pauncefote-Vertrages. Das Verfahren, von den Schiffen zunächst Gebühren zu erheben, sie ihnen später aber wieder zu erstatten, verstoße gleichfalls gegen den Geist des Vertrages, wenn es ihn auch vielleicht dem Buchstaben nach erfülle.

Bei den Verhandlungen im Senat über diese Frage erklärte Senator Lodge, eine Ablehnung des Protests würde zur Folge haben, daß der Streitfall vor dem Haager Schiedsgericht entschieden werden würde. Daß die Entscheidung hier zuungunsten der Vereinigten Staaten ausfallen würde, sei sicher. Er schlage deshalb vor, daß seine Regierung für die Handelsschiffe der Vereinigten Staaten den Kanal-

Digitized by Google

zoll bezahle. Damit seien alle Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt. Senator Root, der frühere Staatssekretär, hielt es gleichfalls für ratsam, dem englischen Proteste Folge zu geben. Der Spruch des Haager Schiedsgerichts würde voraussichtlich so ausfallen, daß nicht nachträglich die Kanalgebühren von den Schiffen der Vereinigten Staaten zu erheben seien, sondern daß den Schiffen der fremden Nationen die gezahlten Gebühren zurückerstattet werden müßten. Dies würde dem Lande eine ungeheure Schuldenlast aufbürden.

Trotz dieser Proteste beantwortete Präsident Taft die englische Note zwei Monate später mit einem Memorandum, das die englischen Forderungen ablehnte und für die Vereinigten Staaten völlige Freiheit in ihren Maßnahmen zur Unterstützung der heimischen Handelsmarine in Anspruch nahm.

Diesem Memorandum folgte am 9. Dezember 1912 eine zweite Protestnote Englands, die einen neuen Gedanken zum Ausdruck bringt. Sir Edward Grey betont in seiner zweiten Note, daß er augenscheinlich von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten falsch verstanden sei. Er habe ihnen weder das Recht bestritten, den Kanal zu befestigen, noch ihre Schiffahrt durch Staatszuschüsse zu fördern. Was den ersten Punkt betreffe, so sei zur Zeit, als der Hay-Pauncefote-Vertrag aufgesetzt sei, die Kanalzone noch nicht Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten gewesen. Wie die Verhältnisse jetzt lägen, bestreite die Königliche Regierung den Vereinigten Staaten keineswegs das Recht, ihr Gebiet und Eigentum so zu schützen, wie sie es für Kriegszeiten für angebracht hielten.

Was aber den zweiten Punkt betreffe, so müsse er einen grundsätzlichen Unterschied machen zwischen den beiden Möglichkeiten, erstens, die Handelsschiffahrt der Vereinigten Staaten materiell zu unterstützen und zweitens, ihren Schiffen freie Durchfahrt durch den Kanal zu gewähren. Das erstere stehe den Vereinigten Staaten zweifellos frei, genau wie es allen anderen Nationen ihrerseits auch frei stehe, für ihre Handelsschiffahrt das gleiche zu tun. Gestatte die Regierung der Vereinigten Staaten aber ihren Handelsschiffen, ohne Abgaben den Kanal zu passieren, so bedeute das eine unmittelbare Schädigung der fremden Handelsschiffe. Paragraph 5 des Panamakanal-Gesetzes lege dem Präsidenten die Verpflichtung auf, die Zölle nicht geringer festzusetzen, als der auf das einzelne Schiff fallende Anteil der tatsächlichen Kosten für Unterhaltung und Betrieb des Kanals betrage. Das heiße nichts anderes, als daß die englischen und die übrigen fremden Schiffe die Zollgebühren der Schiffe der Vereinigten Staaten gleichfalls mit zu tragen hätten. Ein derartiges Verfahren aber widerspräche dem Geist des Hay-Pauncefote-Vertrages. Hiergegen müsse die britische Regierung Verwahrung einlegen.

Diese zweite englische Protestnote ist im Dezember und Januar in den Vereinigten Staaten lebhaft erörtert worden. Selbst der Kriegsminister Stimson forderte in seinem im Dezember 1912 dem Kongreß vorgelegten Jahresbericht die Aufhebung des Abschnittes des Gesetzes, der die Küstenschiffe der Vereinigten Staaten von den Kanalabgaben befreit, was berechtigtes Aufsehen erregte.

Die gleiche Ansicht vertrat der Senator Root in einem Gesetzentwurf, den er Anfang dieses Jahres einbrachte. Der frühere Staatssekretär wiederholte bei Besprechung seiner Bill im Senat zunächst die Gründe für die Festsetzung gleicher

Digitized by Google

Abgaben für alle. Er versuchte ferner, die Behauptungen derer zu widerlegen, die darauf beständen, daß die Kanalzone Besitz der Vereinigten Staaten sei, mit dem sie nach Belieben schalten könnten, ohne sich an frühere Verträge halten zu müssen. Das Gebiet sei nur ein den Vereinigten Staaten anvertrautes Gut. Diese hätten sich die Kanalzone nur gesichert, weil, wie Präsident Roosevelt seinerzeit erklärt habe, die zivilisierte Welt ein Recht auf die Durchfahrt habe. Um dieses Recht sicherzustellen, hätten sich die Vereinigten Staaten zu Mandataren der Zivilisation gemacht. Sie seien aber weit davon entfernt, durch den Besitz der Kanalzone sich der vertraglichen Verpflichtungen England gegenüber ledig zu fühlen. „Wir haben", so schloß Root seine Ausführungen, „dieses Gebiet als ein uns anvertrautes Gut in Besitz genommen und können unseren Verpflichtungen nicht untreu werden, ohne das in uns gesetzte Vertrauen zu täuschen."

Trotz dieser Proteste im eigenen Lande und zum Teil sogar im eigenen Kabinett beantwortete Präsident Taft die zweite englische Note Ende Januar gleichfalls ablehnend, ließ aber erkennen, daß die Vereinigten Staaten unter Umständen bereit seien, eine schiedsgerichtliche Beilegung anzunehmen, falls das Schiedsgericht nur aus Vertretern der Vereinigten Staaten und Englands bestände, mithin das Haager Schiedsgericht ausgeschlossen sei.

Sir Edward Grey hat zu dem zweiten Memorandum des Präsidenten Taft noch keine Stellung genommen. Es scheint, wie es auch einige englische Blätter als zweckmäßig andeuten, als wolle er die Angelegenheit erst nach dem Regierungsantritt des neuen Präsidenten Wilson (4. März 1913) weiter verfolgen, dessen politische Richtung ein größeres Entgegenkommen in diesen Fragen verspricht.

Daß auch anderen Staaten außer England ein Recht, gegen das Gesetz Einspruch zu erheben, zustehe, ist nicht ohne weiteres ersichtlich, da der Satz in dem Hay-Pauncefote-Vertrage, daß keine unterschiedliche Behandlung irgendeiner Nation hinsichtlich der Bedingungen und Belastungen des Verkehrs stattfinden solle, kaum als ein völkerrechtlich gültiges Zugeständnis an nicht beteiligte Staaten wird aufgefaßt werden können, auf Grund dessen diese Staaten besondere Rechte beanspruchen könnten.

In gleicher Weise wie die Annahme des Gesetzes über die Kanalzone, hat auch die Bewilligung der ersten Rate für Befestigungen am Kanal in England lebhaften Protest hervorgerufen. Ein Widerspruch zu dem Hay-Pauncefote-Vertrage ließe sich hier nur indirekt konstruieren, da der Vertrag ein direktes Verbot der Anlage von Befestigungen nicht enthält; er ist auch, wie oben ausgeführt, neuerdings von Sir Edward Grey nicht mehr erhoben worden.

Kaum geringeren Widerspruch als im Auslande hat das Gesetz aber auch im eigenen Lande hervorgerufen. In der Hauptsache wird die in dem Gesetz enthaltene Bestimmung angefeindet, daß die Eisenbahngesellschaften keine Dampferlinien auf den Wasserstraßen der Vereinigten Staaten unterhalten dürfen, außer wenn die Interstate Commerce Commission eine derartige Vereinigung des Wasser- und Landtransportgeschäfts als den Interessen der Allgemeinheit nicht entgegenlaufend erachtet.

Diese in dem Gesetz aufgenommene Bestimmung hat ihren Grund in einer Reihe von Vorkommnissen in den Vereinigten Staaten, die bereits verschiedentlich eine große Mißstimmung hervorgerufen hatten. Es war des öfteren vorgekommen,

Digitized by Google

daß Eisenbahngesellschaften die in der Nähe ihrer Eisenbahnlinien laufenden Wasserwege für den allgemeinen Verkehr dadurch völlig nutzlos hatten werden lassen, daß sie die Preise der dort verkehrenden Schiffahrtslinien durch Schaffung eigener billigerer Konkurrenzlinien unterboten, bis diese ihren Betrieb hatten einstellen müssen. Sobald auf diese Weise die den Eisenbahnen unbequeme Schiffahrtskonkurrenz aus dem Felde geschlagen war, setzten sie die Tarife bis zu einer Höhe herauf, die den Eisenbahnen keinen Abbruch mehr tun konnte. Für den Panamakanal fürchtete besonders der Westen, daß den großen transamerikanischen Eisenbahnen auch bei dem Kanal eine Monopolisierung des Verkehrs und damit eine wirtschaftliche Entwertung dieser neuen Verkehrsstraße gelingen könnte. So war die Southern Pacific, die schon jetzt eine Anzahl von Dampfern von New York nach dem Golf von Mexiko laufen läßt, im Begriff, ihren Schiffspark um ein Fünftel zu vergrößern, hat diesen Plan aber nach Annahme des Panamakanal-Gesetzes wieder fallen lassen.

Es läßt sich nicht leugnen, daß durch diese Klausel im Gesetz den großen Pacific-Eisenbahnen eine Monopolisierung des Verkehrs unmöglich gemacht worden ist, wodurch sie stark verbittert sind, da der fertige Kanal ihnen fraglos einen nicht unbeträchtlichen Teil des Verkehrs entziehen wird.

Doch werden sich die Eisenbahnen im Interesse des Großen und Ganzen hiermit abzufinden haben, wenn auch von einigen Seiten die Bestimmung im Gesetz als anfechtbar bezeichnet wird, daß der Kongreß die Berechtigung habe, seine Machtbefugnisse einer privaten Gesellschaft, wie es die Interstate Commerce Commission ist, zu übertragen. Hierüber werden gegebenenfalls die Gerichte zu befinden haben.

Nächst dieser Klausel wird in der Hauptsache der Paragraph des Gesetzes angegriffen, daß im Auslande gebaute Schiffe kostenlos zum Register der Vereinigten Staaten zugelassen werden dürfen. Diese Bestimmung, die die bekanntlich seit langen Jahren außerordentlich daniederliegende Handelsflotte der Vereinigten Staaten durch Zuführung auch im Auslande gebauter Schiffe zu verstärken bezweckt, hat bei den Privatwerften der Vereinigten Staaten insofern eine Panik verursacht, als sie fürchten, sich den vom Auslande eingeführten und dort billiger zu bauenden Schiffen gegenüber nicht halten zu können. Diese Befürchtung erscheint verfrüht, da die Zulassung zum Register der Vereinigten Staaten die Erfüllung einer Reihe von Bedingungen voraussetzt, wenn der Besorgnis auch vielleicht eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann.

Die Hauptsorge der Regierung, der daniederliegenden Kauffahrtei aufzuhelfen, ist verständlich; unliebsamer Konkurrenz des Auslandes wird, wenn nötig, immer zu wehren sein.

Das Riesenwerk selbst aber scheint gesichert, wenn nicht durch Erdbeben oder sonstige Naturkräfte wieder vernichtet wird, was Menschenhände in jahrzehntelangem Mühen geschaffen haben. Und der zielbewußten Politik der Vereinigten Staaten ist es gelungen, was Goethe lange vor Inangriffnahme des Durchstichs bereits ausgesprochen hat, nämlich „den Kanal in ihre Hände zu bekommen".

v. Selchow.

Digitized by Google

# Moltke.

Von Freiherr v. der Goltz, Major im Generalstabe der 1. Garde-Division.

(Fortsetzung.)
(Mit 4 Skizzen.)

## Der Feldzug von Sedan.

Bazaine war geschlagen, aber nicht vernichtet worden. Er blieb auch hinter den Mauern von Metz ein ernst zu nehmender Gegner, da er unter Hinzurechnung der Festungsgarnison über rund 175 000 Mann verfügte. Nachdem er seinen Truppen einige Ruhe gegönnt, konnte er sich befreien und den Deutschen auf ihren rückwärtigen Verbindungen höchst unbequem werden. Alles kam also darauf an, ihn in seinem selbst gewählten Zufluchtsort festzuhalten. Dazu gehörte eine starke Truppenmacht, die dann für die Zwecke des Feldkrieges auf absehbare Zeit ausfiel. Und doch mußten die Operationen im freien Felde mit aller Energie weitergeführt werden. Denn es war inzwischen festgestellt worden, daß Mac Mahon im Lager von Châlons Halt gemacht hatte und dorthin Verstärkungen heranzog. Ihm durfte man keine Zeit lassen, seine Rüstungen zu vollenden. Je schneller er aufs neue zur Schlacht gezwungen wurde, desto sicherer war der Erfolg.

Unter diesen Gesichtspunkten traf Moltke noch in der Nacht zum 19. August seine Anordnungen. Sollten sich wider Erwarten französische Abteilungen noch außerhalb der Forts von Metz befinden, so waren sie am Morgen ungesäumt anzugreifen. Von dem Versuch einer gewaltsamen Wegnahme der Festung aber konnte keine Rede sein. Dazu waren ihre Werke, trotz aller Unvollkommenheiten, zu stark.

So wurde denn Prinz Friedrich Karl beauftragt, mit $7^1/_2$ Armeekorps und 2 Kavallerie-Divisionen, rund 150 000 Mann, die Belagerung zu übernehmen, während der Rest der deutschen Streitkräfte die Offensive in westlicher Richtung fortsetzen sollte.

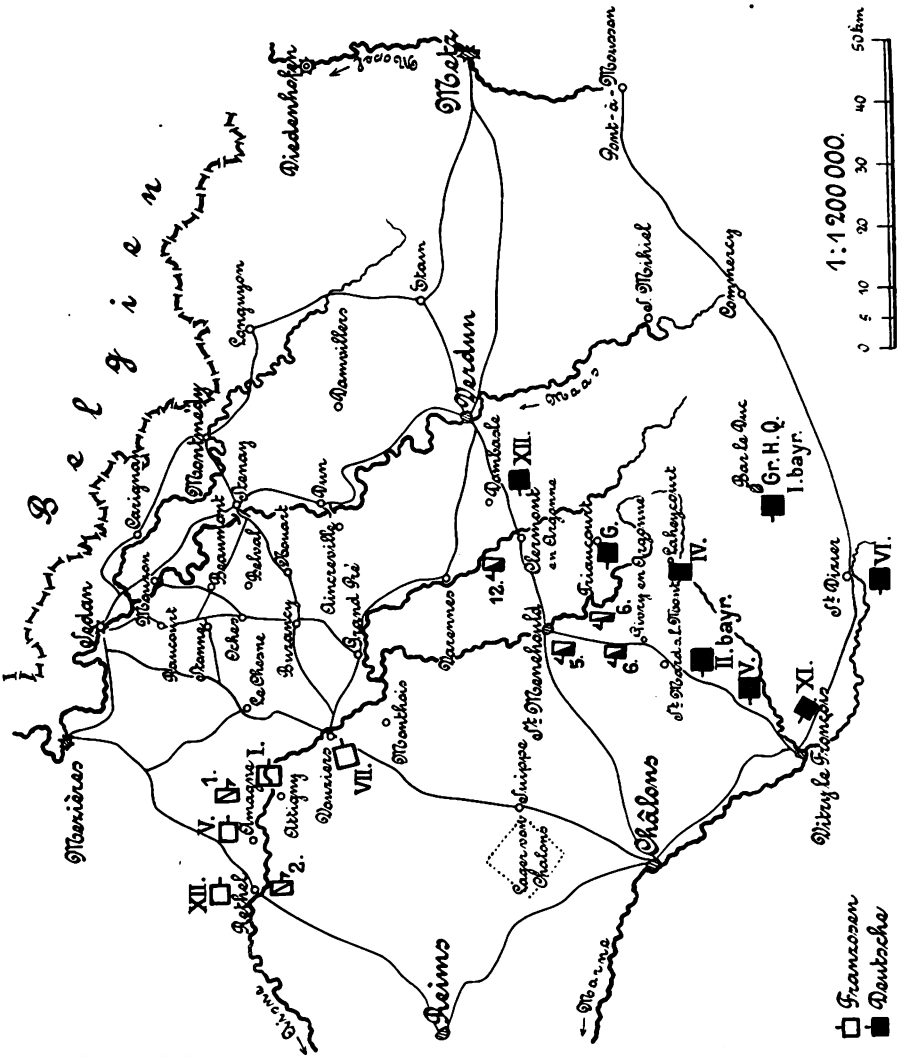
Gleichzeitig fand eine Neueinteilung in Armeen statt. Die Erste Armee wurde aufgelöst. Dafür schieden aus dem Verbande der Zweiten die Garde, das IV. und XII. Armeekorps sowie die 5. und 6. Kavallerie-Division aus. Sie traten unter dem Kronprinzen von Sachsen als „Maas-Armee" zu einem neuen Verbande zusammen. Diese Maßregel entsprach nicht nur den kommenden Aufgaben am besten, sondern sie machte auch der Heerführung des Generals v. Steinmetz, die sich seit Beginn des Krieges als ein ernstes Hindernis für die Oberste Heeresleitung erwiesen hatte, ein Ende.

Am 21. August ergingen von Pont à Mousson aus die Befehle zum Beginn des Vormarsches ins Innere Frankreichs. Aus der Stellung, die Maas- und Dritte Armee als natürliche Folge der bisherigen Ereignisse zueinander einnahmen, ergab sich eine Linksvorwärtsstaffelung der letzteren. Diese Staffelung kam dem wie bisher, so auch für die nun folgenden Operationen maßgebenden Grundgedanken — Abdrängen des Gegners nach Norden — entgegen. Nur mußte hierfür die Richtung des Vorgehens so weit südlich gelegt werden, daß sich schon aus dem Anmarsch eine Umfassung des rechten Flügels des bei Châlons stehenden Gegners ergab. Demzufolge sollte am

Digitized by Google

26. August die Dritte Armee die Linie St. Mard sur le Mont — Vitry le François, die Maas-Armee die Linie St. Menehould — Givry en Argonne erreichen.

Zweifelhaft war nur, ob Mac Mahon wirklich bei Châlons den Angriff der Deutschen erwarten würde. Das war von vornherein unwahrscheinlich, da seine Streitkräfte keineswegs ausreichend erschienen, den Armeen der beiden Kronprinzen




Stellungen der beiderseitigen Armeen bei Beginn des deutschen Rechtsabmarsches (25. August abends).

Skizze 9.

erfolgreich die Stirn zu bieten. Außer dem bei Wörth geschlagenen I. und dem V. Korps verfügte der Marschall jetzt noch über das ganze VII. und das neu aufgestellte XII. Korps, das namentlich in seinen 4 Regimentern Marineinfanterie eine recht brauchbare Truppe besaß. Hierzu traten noch die Kavallerie-Divisionen Bonnemain und Marguerite sowie zahlreiche Mobilgardenformationen. Im ganzen zählte diese letzte Armee des Kaiserreichs 130 000 Mann und 420 Geschütze. War sie den

Digitized by Google

herannahenden Siegern von Vionville und St. Privat demnach schon zahlenmäßig nicht unerheblich unterlegen, so konnte sie sich ihnen an innerem Wert überhaupt nicht vergleichen. Auf die von der Grenze zurückkommenden Heeresteile hatten Niederlage und Rückzug ihre entmutigende Wirkung ausgeübt. Die aus dem Innern des Landes kommenden Neuformationen setzten sich zumeist aus unausgebildeten Leuten zusammen. Sie brachten außerdem bereits jenen Geist des Aufruhrs mit sich, der wenig später dem Kaisertum des dritten Napoleon den Todesstoß geben sollte. Bei 18 Pariser Mobilgardenbataillonen zeigten sich bald derartig bedenkliche Erscheinungen, daß sie schleunigst nach der Hauptstadt zurückbefördert werden mußten. —

Unter diesen Umständen hatte Mac Mahon wenig Neigung, sich auf Abenteuer einzulassen. Es ist bekannt, wie sein Plan, sich auf Paris zurückzuziehen, durch den Einfluß der Kaiserin Eugenie, die während Napoleons Abwesenheit von Paris die Regentschaft führte, und durch die Nachricht Bazaines, daß er beabsichtige, aus der Festung auszubrechen, umgeworfen wurde. Schweren Herzens und gegen seine bessere militärische Einsicht entschloß er sich zu einer offensiven Operation.

Was die Kaiserin dazu trieb, von dem Marschall Unmögliches zu verlangen, war die Furcht vor dem Ausbruch einer Revolution. Man wird ihr darin recht geben, daß, um die Leidenschaften des Pariser Straßenpöbels zu zügeln, nichts vorteilhafter gewesen wäre als die Nachricht von einem Erfolge der kaiserlichen Waffen, und daß die Befreiung Bazaines der Lage ein wesentlich anderes Aussehen gegeben hätte. Trotzdem war es, wie immer im Kriege, so auch in diesem Falle falsch, in solch kritischem Augenblick die militärischen Gesichtspunkte den politischen unterzuordnen. Der Rückzug Mac Mahons auf Paris war, nachdem die Franzosen kaum noch eine Aussicht hatten, dem Gegner im freien Felde die Stirn zu bieten, die wirksamste Fortsetzung des Krieges. Ihm wäre hinter den Werken der Hauptstadt ebensowenig beizukommen gewesen wie Bazaine in Metz. Auf diese Weise hätten sich zwei Mittelpunkte des Widerstandes gebildet, vor denen die deutschen Feldarmeen vielleicht so lange festgehalten worden wären, bis die Volksaufgebote der Provinzen organisiert waren oder die Einmischung dritter Mächte sich geltend machte. Paris hat den Deutschen später noch ernstliche Verlegenheiten bereitet. Sie wären noch erheblich gesteigert worden, wenn Mac Mahons unbesiegtes Heer den Kern der Verteidigungstruppen gebildet hätte.

Auch in Bazaines Plänen gewannen politische Gesichtspunkte immer mehr die Oberhand. Ihm wird heute der schwere Vorwurf gemacht, daß er Mac Mahon zu einem Entsatzversuch aufgefordert habe, ohne selber ernstlich seine Befreiung anzustreben. Es heißt, er habe seinen Waffengefährten absichtlich ins Verderben getrieben, um dadurch an Einfluß zu gewinnen.

In der Tat, wenn Mac Mahon entscheidend geschlagen wurde, so wuchs Bazaine an der Spitze seiner 175 000 Mann zum eigentlichen Machthaber in Frankreich empor. Dann wurde die eigene Regierung von ihm abhängig, und nur mit ihm konnte der Gegner einen Frieden schließen, weil nur er Garantien für dessen Durchführung hätte geben können. Was diese seine Berechnung über den Haufen warf, war die im August noch nicht vorauszusehende Volkserhebung, die das Kaisertum zwar hinwegfegte, aber nicht Bazaine, den glänzenden Marschall, sondern Léon Gambetta,

Digitized by Google

einen jungen Advokaten jüdisch-italienischer Abkunft, zum Leiter der Geschicke Frankreichs berief. In stürmischen Zeiten genügt es nicht, die Künste der politischen Intrigue zu beherrschen. Wer dann der Weltgeschichte ihren Gang vorschreiben will, muß von dem Holze sein, aus dem der Herrgott die großen Männer schnitzt. —

Den Zweifeln in seiner Brust entsprechend, traf Mac Mahon zunächst eine halbe Maßregel. Er marschierte weder gegen die Deutschen, noch auf Paris, sondern zunächst nach Nordwesten bis Reims. Dort blieb er stehen. Da die daselbst eintreffenden Nachrichten ihm aber bald ein ziemlich klares Bild von dem Anmarsche überlegener deutscher Kräfte gaben, so ordnete er nunmehr doch den Rückzug auf die Hauptstadt an. Noch ehe dieser Befehl zur Ausführung kam, langte ein Telegramm Bazaines vom 20. August an, daß er versuchen wolle, sich über Sedan—Mézières durchzuschlagen. Es traf mit neuen dringenden Vorstellungen der Pariser Regierung, ungesäumt zum Entsatz von Metz aufzubrechen, zusammen. Diesem doppelten Druck gab der Marschall dann endgültig nach.

Ein kleines Mittelchen sollte helfen. Der Dritten Armee wurde ein Telegramm in die Hände gespielt, nach dem Mac Mahon auf Paris abmarschiert sei. Dadurch sollte der Kronprinz von Preußen auf eine falsche Spur gelenkt und dem Marschall die Möglichkeit geboten werden, sich mit numerischer Überlegenheit auf die nunmehr vereinzelte Maas-Armee zu werfen. War sie erst einmal geschlagen, dann konnte Prinz Friedrich Karl seinem Schicksal, zwischen den beiden französischen Heeren erdrückt zu werden, kaum noch entgehen. So traten unklare Hoffnungen an die Stelle männlicher Entschlüsse. —

Am 24. August erfuhr Moltke, daß Mac Mahon bei Reims stand. Ein über London eintreffendes Telegramm eines Agenten aus Paris deutete darauf hin, daß der Entsatz von Metz durch einen Vormarsch Mac Mahons längs der belgischen Grenze versucht werden sollte, und ein aufgefangenes Schreiben eines höheren Offiziers aus der belagerten Festung bestätigte diese Vermutung. Infolge dieser Nachrichten gab Moltke dem deutschen Vormarsch für den 25. eine Schiebung nach rechts auf Reims, anstatt wie bisher auf Châlons. Er ging also auf kürzestem Wege auf den Gegner los. Dabei hielt er jedoch an dem Grundgedanken fest, ihn unter Umfassung seines rechten Flügels nach Norden zu werfen. Blieb Mac Mahon stehen, so mußte es in kürzester Zeit zur entscheidenden Schlacht kommen. Ging er auf Paris zurück, so lag infolge der größeren Marschfähigkeit der deutschen Truppen bereits jetzt begründete Aussicht vor, ihm den Weg dorthin mit dem eigenen linken Flügel abzuschneiden. Wenn er hingegen den Versuch machen sollte, die Deutschen nördlich zu umgehen, so mußten diese ihrem Vormarsch eine völlig neue Richtung geben. Hierzu war aber erst noch eine Klärung der Lage durch die Meldungen der Kavallerie abzuwarten. Diese stand damals vor einer besonders schwierigen Aufgabe. Das Gelände vor dem rechten Flügel und in der rechten Flanke des deutschen Vormarsches, wo nach der ganzen Lage besonders lebhaft und weit aufzuklären war, ist für berittene Truppen nicht günstig. Berge und dichte Wälder hindern ihre Bewegung. Dazu kam damals noch ein Umstand, der nicht vergessen werden darf, wenn man die mitunter recht geringen Leistungen der deutschen Kavallerie in der Aufklärung gerecht beurteilen will. Sie besaß damals nämlich noch keinen Karabiner. Daher vermochten die bereits Ende



Digitized by Google

August allerorts auftauchenden Franktireurbanden, die kleineren Abteilungen die Wege verlegten und einzelne Patrouillen aus dem Hinterhalt abschossen, ihre Tätigkeit ziemlich lahmzulegen.

Für den Abmarsch der beiden deutschen Armeen nach rechts, der vom Nachmittag des 25. August ab immer wahrscheinlicher wurde, war es zunächst von Wichtigkeit, festzustellen, ob dieser westlich oder östlich der Maas zu bewerkstelligen sei. Moltke berechnete, daß der Gegner am 27. August diesen Fluß unterhalb von Stenay erreichen würde; denn Schnelligkeit der Bewegungen war eine der Grundbedingungen des Erfolges seiner gewagten Operation. Wurde dann sein weiterer Vormarsch auf Metz nicht aufgehalten und brach Bazaine gleichzeitig mit aller Kraft in nordwestlicher Richtung aus, so konnte Prinz Friedrich Karl tatsächlich in eine kritische Lage geraten.

Es kam also für die Deutschen darauf an, Mac Mahon anzugreifen und zu schlagen, noch ehe er Bazaine die Hand reichen konnte. Auf dem westlichen Maas-Ufer aber schien das nicht mehr möglich. Moltke berechnete, daß zwar die Maas-Armee dem Gegner am 27. August noch vor dem Übergang über die Maas in die rechte Flanke fallen, daß aber die Dritte Armee zur entscheidenden Schlacht nicht mehr rechtzeitig herankommen könnte. Zu einem vernichtenden Schlage aber war erstere allein nicht stark genug. Ja sie konnte sich angesichts der Überlegenheit des Gegners bei unvorsichtigem Verhalten am Ende eine empfindliche Schlappe holen. So blieb denn nichts anderes übrig, als sich dem Feinde östlich der Maas vorzulegen. Zu diesem Zweck mußte ein Teil der Armeekorps allerdings fast eine Kehrtwendung ausführen. Auf alle Fälle aber bot diese Richtung den nicht zu unterschätzenden Vorteil, Kräfte der Belagerungsarmee von Metz heranziehen zu können. Bis zum 28. August konnten in der Gegend von Damvillers auf der Linie Stenay—Metz versammelt sein: die Maas-Armee, die beiden auf dem rechten Flügel der Dritten Armee befindlichen bayerischen Armeekorps und zwei Korps von Metz. Diese Kräfte genügten unter allen Umständen, Mac Mahons Offensive zum Stehen zu bringen, während Prinz Friedrich Karl, wenn er zeitweise die Belagernng von Metz östlich der Mosel aufgab, immer noch stark genug blieb, Bazaine am Eingreifen in die Entscheidungsschlacht, als deren voraussichtlicher Schauplatz die Gegend von Damvillers anzusehen war, zu verhindern. Anderseits mußten dort noch während des Kampfes die übrigen Kräfte der Dritten Armee, und zwar aus höchst wirksamer Richtung, gegen Flanke und Rücken Mac Mahons, zur Wirkung kommen.

Dieser hatte inzwischen tatsächlich seinen Marsch gegen die Maas angetreten. Das war aber nicht auf dem kürzesten Wege geschehen. Vielmehr veranlaßten Verpflegungsschwierigkeiten den Marschall, an der Eisenbahn nach Rethel entlang vorzugehen, wodurch wertvolle Zeit verloren ging. Am 25. August abends standen die Franzosen daher folgendermaßen:

VII. Armeekorps bei Vouziers,
I. = = Attigny,
V. = = Amagne,
XII. = = Rethel.

Die Kavallerie-Divisionen, die den geheimnisvollen, von chauvinistischen Kammerrednern und Journalisten aber längst verratenen Marsch verschleiern mußten, befanden

Digitized by Google

sich auf der dem Gegner abgewandten Seite. Darüber, daß er sein Unternehmen unbemerkt ausführen, als „deus ex machina“ im Rücken des Prinzen Friedrich Karl würde erscheinen können, durfte Mac Mahon von Anfang an sich keinen Täuschungen hingeben. Viel wahrscheinlicher war, daß sein Vorhaben alsbald entdeckt und der Feind seine Gegenmaßregeln treffen würde. Dann aber blieb ihm keine Wahl. Ließ er den Deutschen die Zeit, den äußerst schwierigen Frontwechsel nach Norden auszuführen, so war er nach allen bisherigen Kriegserfahrungen verloren. Darum mußte er jeden Augenblick in der Lage sein, sich mit allen Kräften auf den deutschen rechten Flügel zu werfen, noch ehe der linke herankommen konnte. Unter diesem Gesichtspunkte waren seine Marschdispositionen zu treffen. Indem er aber sein Heil lediglich von einer List erwartete und auch, als er sich entdeckt sah, nichts anderes zu tun wußte, als noch weiter nach Norden auszuweichen, hoffend, daß er vielleicht doch noch entkomme, benahm er sich, um ein Wort Bismarcks anzuwenden, „wie der Hase, der auf der Jagd einen Haken schlägt“.

Im Laufe der Nacht zum 26. August hatten sich im deutschen Großen Hauptquartier die Nachrichten über Mac Mahons Marsch gegen Nordosten so verdichtet, daß Moltke den Augenblick für gekommen hielt, den Rechtsabmarsch der beiden Armeen ins Werk zu setzen. Wie er während der Operationen um Metz schon getan, so entsandte er auch hier wieder Generalstabsoffiziere zu allen erreichbaren Korps, jedem einzelnen den Weg vorschreibend, den es einzuschlagen hatte, während die Armeeführer über seine Absichten entsprechend unterrichtet wurden. Während der rechte Flügel hierbei sofort nach Norden abdrehte, sollte der linke zunächst noch am 26. geradeaus bleiben, um dergestalt eine größere Anzahl von Straßen in der neuen Operationsrichtung zu gewinnen. Waren die einzelnen Korps bisher nebeneinander, eine breite Front bildend, vormarschiert, so standen sie zum Beginn des Rechtsabmarsches zum Teil hintereinander, und die dem Feinde zugedrehte Front war außerordentlich schmal. So mußten denn die Korps, die in zweiter und dritter Linie standen, rechts und links neben diejenigen der ersten Linie, quer über die von deren Trains und Kolonnen besetzten Wege hinweg, vorgezogen werden. Es war eine Bewegung, wie sie schwieriger von einem modernen, großen Heere wohl niemals ausgeführt worden ist. Und doch wickelte sie sich ohne ernste Unzuträglichkeiten ab, weil sie von kräftiger Hand nach wohldurchdachtem Plane geleitet wurde und Truppen fand, die trotz Strapazen und Mühsalen aller Art, hervorgerufen durch schlechte Wege, Regen und Mangel an Lebensmitteln, die ihnen vorgesteckten Ziele pünktlich erreichten. —

Am Abend des 27. August schon sperrte das XII. Armeekorps die für den Gegner so wichtigen Übergänge bei Stenay und Dun an der Maas, sich damit wie ein Keil zwischen Mac Mahon und Bazaine, mit dessen Ausfallversuch doch gerechnet werden mußte, schiebend. Dichtauf folgten Garde- und IV. Armeekorps, die Bayern in dritter Linie, während an diesem Tage auch der linke Flügel der Dritten Armee nach Norden abgebogen und in die Gegend von St. Menehould und südlich gekommen war.

Mac Mahon erkannte an diesem Tage durch die zahlreiche, in seiner rechten Flanke auftauchende deutsche Kavallerie, daß der Feind im Anmarsch von Süden her war, ohne doch über dessen Stärke und die Verteilung seiner Truppen ein klares Bild



Digitized by Google

gewinnen zu können. Immerhin mußte die einfachste Berechnung ihm sagen, daß die Deutschen noch tief gestaffelt standen und erst unterlegene Kräfte in vorderster Linie haben konnten. Jetzt oder nie bot sich ihm die Aussicht, durch energischen Angriff seine Lage zu bessern. Diesen Gedanken aber zog der Marschall nicht in Erwägung, und als er nun auch noch die Nachricht erhielt, daß Bazaine sich bislang noch nicht gerührt hatte, da gab er sein Unternehmen auf und schlug einen neuen Haken. Anstatt auf Metz, beschloß er auf Mézières und von dort nach der Hauptstadt zu marschieren. Aber diese Absicht wurde dort nicht genehmigt, sondern von der Kaiserin und ihrem Vertrauten, dem Grafen von Palikao, aufs neue das Verlangen gestellt, Bazaine zu entsetzen. Wiederum ordnete Mac Mahon sich unter und gab Gegenbefehle. Sie führten zu Zeitverlust und Marschkreuzungen. Verwirrung und Entmutigung bei den Truppen waren die weiteren Folgen. Da Stenay und Dun bereits in deutschen Händen waren, so wollte Mac Mahon, bar jedes eigenen Entschlusses, in resignierter Befolgung gegebener Befehle nunmehr weiter nördlich bei Mouzon über die Maas, um dann über Carignan und Montmédy Metz zu erreichen.

Da die im Großen Hauptquartier eingetroffenen Meldungen von der nunmehr in enger Fühlung mit den Franzosen befindlichen Kavallerie ergaben, daß jene am 27. August die Linie Buzancy—Beaumont noch nicht überschritten hatten, so erkannte Moltke, daß es möglich sein werde, sie noch westlich des Flusses einzuholen. Auch schien es angesichts der Langsamkeit des Gegners und der eigenen vorzüglichen Marschleistungen möglich, selbst den linken Flügel der Dritten Armee gegen ihn zum Einsatz zu bringen. Infolgedessen konnte die Richtung auf Damvillers nunmehr aufgegeben, auch auf die Mitwirkung des Prinzen Friedrich Karl verzichtet werden. Am 28. August marschierten daher die Deutschen, statt wie bisher in nordöstlicher, in nordwestlicher Richtung vor, so daß sie am Abend dieses Tages mit der Masse ihrer Kräfte etwa in der Linie Dun—St. Menehould standen. Vorwärts des rechten Flügels hielt eine Brigade des XII. Armeekorps Stenay besetzt.

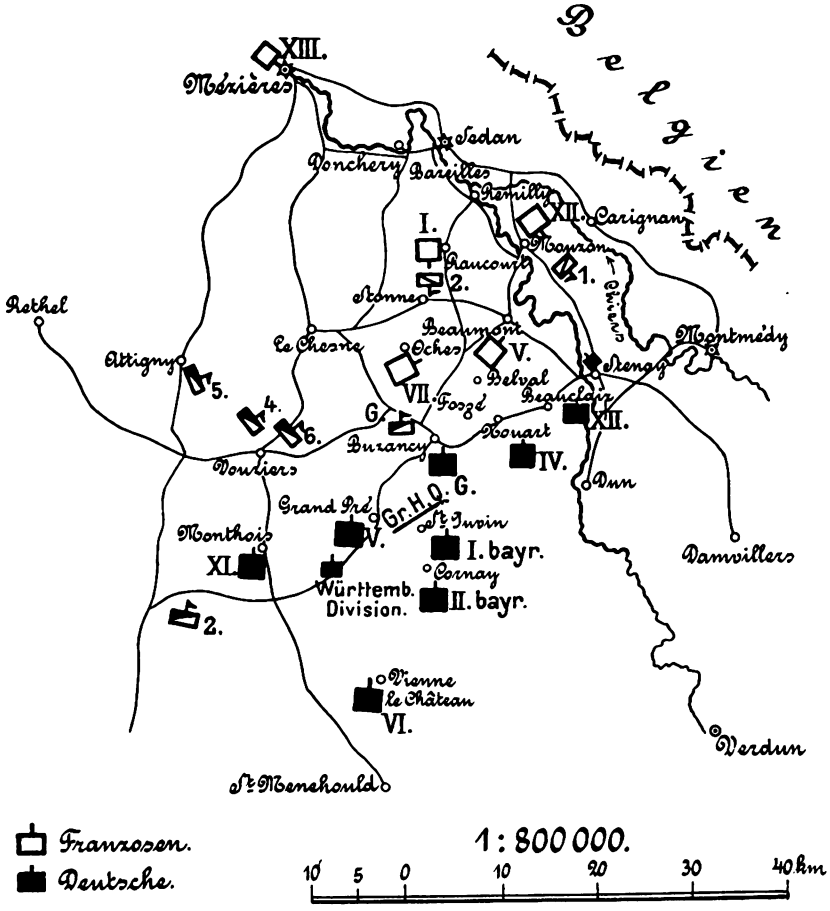
Am nächsten Tage wurde es klar, daß Mac Mahon in zwei tiefen, schwerfälligen Kolonnen auf der Straße Vouziers—Buzancy—Stenay und Le Chesne—Beaumont—Mouzon nach Osten zog, die große Straße Grand Pré—Sedan am 28. August aber erst mit seinen vorderen Abteilungen überschritten hatte. Schaffte dieser in unmittelbarer Nähe der neutralen belgischen Grenze vor den Spitzen der heranrückenden deutschen Armeekorps ausgeführte Flankenmarsch eine Lage, welche die Möglichkeit völliger Umzingelung der Franzosen bereits erkennen ließ, so war doch anderseits die Gefährdung des vorwärts gestaffelten rechten deutschen Flügels nicht zu leugnen. Moltke schrieb daher der Maas-Armee für den 29. August defensives Verhalten vor. Sie sollte im Falle eines feindlichen Angriffs das Herankommen der Dritten Armee in einer Stellung bei Aincreville abwarten, die Maasstrecke Dun—Stenay jedoch durch die auf das rechte Flußufer zu schiebende abgezweigte Brigade des XII. Armeekorps weiterhin sperren.

Da nun aber der Gegner nicht angriff, der Kronprinz von Sachsen vielmehr die Meldung erhielt, daß die französischen Lager bei Buzancy in der Nacht zum 29. August geräumt worden seien, auf der Straße von dort nach Stenay aber kein Feind marschiere, so glaubte er an einen Abmarsch desselben nach Norden und beschloß

Digitized by Google

weiter vorzugehen. Hierbei stieß seine Vorhut bei Nouart auf das V. französische Korps, das aber sofort unter dem Schutz herausgeschobener Abteilungen auf Beaumont abbog, damit deutlich beweisend, daß es den Franzosen nicht um Kampf und Sieg, sondern lediglich um das Entkommen aus einer sich immer bedrohlicher gestaltenden Lage zu tun war.

Skizze 10.




**Stellungen am 29. August abends.**

Am 29. abends erreichten die Franzosen mit dem XII. Korps Mouzon auf dem rechten Maas-Ufer, dahinter gelangte das I. bis Raucourt. Von der rechten Kolonne stand das V. Korps bei Belval und Beaumont, das VII. bei Oches.

Die Deutschen erreichten zur gleichen Zeit die Linie Stenay—Buzancy—Grand Pré—Monthois. Vor der Front standen vier Kavallerie-Divisionen zum Teil bereits im Rücken des Gegners, und zwar die Garde-Kavallerie-Division südlich Oches in Fühlung mit dem V. und VII. französischen Korps, die 4. und 6. um Vouziers, die 5. bei Attigny.

Digitized by Google

Man war also nahe genug an den Gegner herangekommen, um am nächsten Tage zum Angriff zu schreiten. Während ihm hierbei der rechte Flügel auf dem kürzesten Wege zu Leibe ging, war der linke so anzusetzen, daß er ihm die Möglichkeit eines Ausweichens nach Westen von vornherein verlegte. Moltkes Befehl, gegeben im Großen Hauptquartier zu Grand Pré am 29. August, 11 Uhr abends, lautete:

„Alle heute eingegangenen Nachrichten stimmen darin überein, daß die feindliche Armee sich morgen vormittag mit ihren Hauptkräften zwischen Beaumont und Le Chesne, eventuell südlich dieser Linie befinden wird.

Seine Majestät befehlen den Angriff auf den Feind.

Rechts rückt die Armeeabteilung Seiner Königlichen Hoheit des Kronprinzen von Sachsen um 10 Uhr vorm. über die Linie Beauclair—Fossé in der Richtung auf Beaumont vor. Ihr stehen die Wege östlich der großen Straße Buzancy—Beaumont zur Verfügung. Das Gardekorps, das zunächst in Reserve zu nehmen ist, muß jene Straße um 8 Uhr vorm. geräumt haben.

Die Dritte Armee dirigiert sich, frühzeitig aufbrechend, mit ihrem rechten Flügel über Buzancy auf Beaumont und ist bereit, den Angriff Seiner Königlichen Hoheit des Kronprinzen von Sachsen mit zwei Armeekorps zu unterstützen, während für die übrigen Korps zunächst mehr die Richtung auf Le Chesne einzuhalten ist.

Ein Bataillon der Dritten Armee behält Grand Pré besetzt.

Seine Majestät der König begeben sich um 10 Uhr von hier nach Buzancy."

Auf gegnerischer Seite sollte das V. Korps in den Morgenstunden des 30. August mit möglichster Beschleunigung bei Mouzon über die Maas gehen. Da aber seine Truppen sehr ermüdet waren, so glaubte General Failly ihnen einige Stunden der Ruhe geben zu müssen. Die Folge dieser Anordnung und der mangelhaften Aufklärung und Sicherung gegen Süden war es nun, daß seine Truppen gegen Mittag vom IV. deutschen Armeekorps in ihren Lagern überraschend angegriffen wurden. In diesen Kampf griffen auf deutscher Seite rechts das XII., links das I. bayrische Armeekorps, auf französischer das VII., das in seinem Abmarsch nach Norden bis Stonne gelangt war, sowie eine Brigade des XII. Korps, die zu diesem Zwecke wieder auf das linke Maas-Ufer überging, ein, während das I. französische Korps den Marsch auf Carignan fortsetzte. Die Schlacht endete damit, daß Failly bei Mouzon, das VII. Korps bei Remilly mit beträchtlichen Verlusten über die Maas gedrängt wurden.

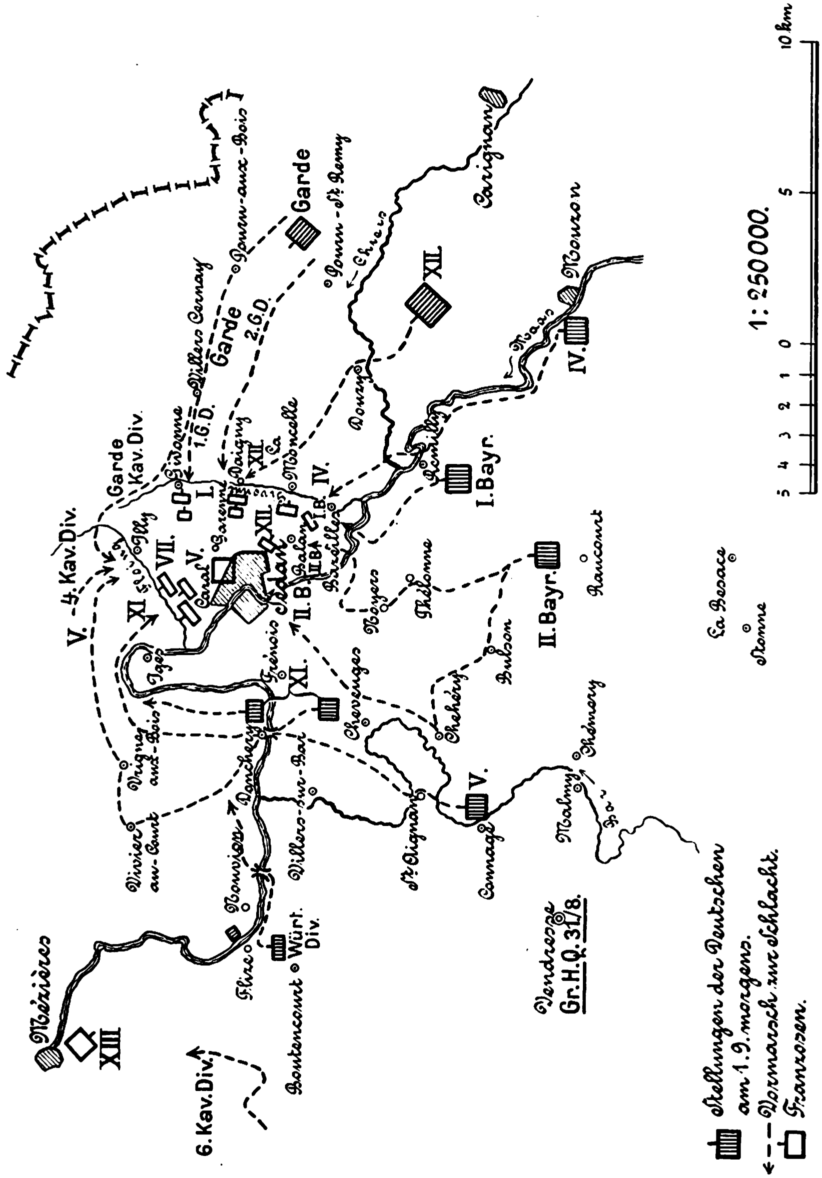
Erst jetzt erkannte Mac Mahon endgültig, aber zu spät, daß der Marsch auf Metz unmöglich sei. Aber schon war jede Aussicht, anstatt dessen etwas anderes zu tun, das Erfolg versprach, geschwunden. Sein am Abend des 30. August gegebener Befehl zum allgemeinen Rückzug auf Sedan war nichts als ein letztes verzweifeltes Manöver. Mit den von Paris mit der Eisenbahn inzwischen bei Mézières eingetroffenen Teilen des XIII. Korps Vinoy (eine Division mit zwölf Batterien) wußte er nichts Besseres anzufangen, als ihnen den Auftrag zu geben, die Ankunft seiner Armee dortselbst abzuwarten. In der Nacht zum 31. August und an diesem Tage zogen sich nunmehr die Franzosen unter den Mauern der alten kleinen Festung Sedan auf dem rechten Maas-Ufer zusammen.

Die Deutschen lagerten am Abend der Schlacht von Beaumont in enger, durch das Zusammenströmen nach dem Schlachtfeld entstandener Versammlung im Raum

Digitized by Google

Mouzon—Raucourt—Oches—Beaumont. Daß die Angriffsbewegung am nächsten Tage mit aller Energie fortzusetzen war, darüber herrschte kein Zweifel. Aber nicht mit einem Vorrücken in Massen, nach Napoleons I. Vorbild, war das große Ergebnis der Gefangennahme des ganzen feindlichen Heeres, wie es Moltke bereits vorschwebte,

Skizze 11.




Die Schlacht bei Sedan.

zu erreichen, sondern nur durch fächerförmiges Auseinanderziehen der Korps und Umfassen der Flügel.

Diesem Gesichtspunkt entsprach denn auch der von Moltke angeordnete Vormarsch für den 31. August. Die allgemeine Losung lautete dahin, den Feind auf

Digitized by Google

möglichst engem Raum zwischen der Maas und der belgischen Grenze zusammen zu drängen. Im besondern sollte der Kronprinz von Sachsen ihn am Ausweichen nach Osten verhindern und dazu mit etwa zwei Korps ungesäumt die Maas überschreiten, während der Kronprinz von Preußen, abwärts Sedan über den Fluß gehend, gegen rechte Flanke und Rücken des Feindes vorzurücken hatte. Beide Armeen sollten mit ihren inneren Flügeln die Front der Franzosen anpacken und ihnen durch starke Artillerieentwicklungen auf dem linken Ufer den Aufenthalt in der Talebene der Maas unmöglich machen. Trat der Feind auf belgisches Gebiet über, so war er ohne weiteres dorthin zu verfolgen.

Am 31. August schob demgemäß der Kronprinz von Sachsen das Gardekorps bis über den Chiers, das XII. in den Raum zwischen diesem Fluß und der Maas, während das IV. Armeekorps bis Mouzon folgte, bereit, je nach den Umständen östlich oder westlich der Maas einzugreifen. Sämtliche von Sedan auf Metz führenden Wege befanden sich damit in den Händen der Deutschen. Vor ihnen waren die Franzosen ohne Kampf in beschleunigter Art nach Nordwesten ausgewichen. Diese Tatsache erweckte in Moltke die Besorgnis, daß es Mac Mahon im letzten Augenblick doch noch gelingen könne, in der Richtung auf Mézières zu entkommen. Daher forderte er die Dritte Armee, die infolge weiterer Märsche am Abend des 31. August erst mit Vorhuten die Maas bei Donchéry und Flize erreicht hatte, auf, noch in der Nacht ebenfalls über den Fluß zu gehen und die von Sedan auf Mézières führenden Straßen zu besetzen. Nachdem dies geschehen, ohne daß das XIII. französische Korps bei Mézières sich gerührt hatte, war die strategische Umzingelung der Franzosen beendet.

In den ersten Morgenstunden des 1. September standen Garde und XII. Armeekorps in ihrer östlichen, das XI. Armeekorps und die Württemberger in ihrer westlichen Flanke. Einem etwaigen Durchbruchsversuch über den Fluß nach Süden konnten zunächst die beiden bayrischen Korps, ferner das IV. und V. entgegengeworfen werden, und auf der noch offenen nördlichen Seite leuchteten in der Ferne die Biwacksfeuer der belgischen Truppen, die bereit standen, im Fall eines Übertritts der französischen Armee über die Grenze zu deren Entwaffnung zu schreiten.

Sedan, die Heimatstadt Turennes, durch die Maas, den Floing- und den Givonne-Bach auf allen Seiten von starken Abschnitten umgeben, hatte noch 1815 den Alliierten 3 Monate lang widerstanden, seine Bedeutung als Festung aber mit der Vervollkommnung der Feuerwaffen schon 1870 völlig eingebüßt. Die deutsche Artillerie beherrschte von überhöhenden Bergen aus die Stadt und ihre Umgebung vollkommen. Trotzdem ließ Mac Mahon gerade dort sein Heer lagern und ausruhen. Noch immer gewann er es nicht über sich, dem Unvermeidlichen ins Auge zu sehen und alles zu tun, um seine Haut so teuer wie möglich zu verkaufen. Er schwankte vielmehr bis zum letzten Augenblick hin und her, bald den Abmarsch über Carignan, bald den über Mézières erwägend. Seine Armee aber war der Auflösung nahe. Teile derselben waren bereits abgeirrt und hatten sich über die belgische Grenze geschlagen oder Schleichwege gefunden, auf denen sie der deutschen Aufmerksamkeit entgingen. Immerhin blieben ihm noch an 120 000 Mann übrig. Aber sie waren todmüde, hungrig und demoralisiert.

Digitized by Google

So war denn seine Lage schon zu Beginn der Schlacht hoffnungslos. Trotz aller Bravour seiner Truppen, die, erst einmal im Feuer, auch bei diesem Verzweiflungskampf den Ruhm der französischen Waffen zu wahren verstanden, gelang es nicht, den immer enger werdenden Ring des Angreifers zu durchbrechen, bis endlich jeder Widerstand der zusammengeballten Massen unter dem konzentrischen Feuer von 456 deutschen Geschützen zusammenbrach.

Der Angriff begann auf Grund eines vom Kronprinzen von Sachsen um $1^{45}$ nachts gegebenen Befehles, demzufolge Garde und XII. Armeekorps um 5 Uhr morgens gegen die Linie Givonne—Bazeilles vorgehen sollten. Dies geschah in dem Bestreben, den Feind, dem man noch immer den Abmarsch auf Mézières zumutete, festzuhalten, und entsprach genau der Auffassung Moltkes wie auch der beim Oberkommando der Dritten Armee herrschenden Beurteilung der Lage. —

Waren 1866 und in dem bisherigen Verlauf des Krieges von 1870 gegensätzliche Ansichten beim Großen Hauptquartier und den Armeeoberkommandos und die daraus hervorgehenden abweichenden Maßnahmen oft genug der Grund dafür, daß der letzte, höchste Triumph den preußisch-deutschen Waffen bisher versagt geblieben war, so bieten die Tage vom 26. August bis 1. September das Bild einer geradezu vollendeten Übereinstimmung aller zum Handeln an entscheidender Stelle berufenen Personen. Trotz der fast unüberwindlichen marschtechnischen Schwierigkeiten verläuft deshalb die ganze verwickelte Bewegung vom ersten Augenblicke ab glatt und folgerichtig, sodaß das alle Erwartungen weit übersteigende Ergebnis nur als die notwendige Folge des Vorangegangenen erscheint. Man ist daher berechtigt, den Feldzug von Sedan als eine der vollendetsten Operationen der Kriegsgeschichte zu bezeichnen. Sie stellt selbst den berühmten Vormarsch Napoleons gegen Ulm 1805 oder den über den Thüringer Wald 1806 in den Schatten; denn keiner von beiden endete mit der Gefangennahme eines großen feindlichen Heeres im freien Felde. In Ulm kapitulierte Mack mit nur 23 000 Mann, und nach Jena und Auerstedt bedurfte es einer wochenlangen Verfolgung, um das geschlagene preußische Heer wirklich zu vernichten. —

Schon ehe die Maas-Armee in Gefechtsberührung mit dem Gegner geriet, hatte das I. bayrische Korps, dem vom Kronprinzen von Preußen ebenfalls der Auftrag gegeben war, die Franzosen am Abmarsch zu verhindern, in dichtem Nebel um 4 Uhr früh die Maas überschritten und war in Bazeilles eingedrungen. Da es hier auf die besten feindlichen Truppen, die Marine-Infanterie, stieß, kam es bald zu einem außerordentlich blutigen Dorfgefecht, und erst nachdem die Sachsen rechts neben den Bayern La Moncelle genommen hatten, gelang es auch diesen, an der Givonne festen Fuß zu fassen.

Inzwischen vollzogen sich im französischen Oberkommando Ereignisse, die unsern Ohren kaum glaubhaft klingen. Sie haben den Untergang der unglücklichen Armee erheblich beschleunigt. Mac Mahon nämlich wurde um 6 Uhr morgens verwundet und mußte das Oberkommando niederlegen. Er übertrug es dem kommandierenden General vom I. Korps, Ducrot. Dieser war am 30. August bis Carignan marschiert, am folgenden Tage jedoch nach Sedan zurückgekehrt. So war er bislang ohne Fühlung mit dem Hauptquartier und ohne genaue Kenntnis der Verhältnisse bei der

Digitized by Google

eigenen Armee und beim Gegner geblieben. Es dauerte volle 3 Stunden, bis er gefunden wurde und seine Befehle erlassen konnte. Diese kamen ganz unter dem Eindruck des heftigen deutschen Angriffs gegen die Givonne-Linie zustande und ordneten den Rückzug auf Mézières an. Als nun aber die rückgängigen Bewegungen begannen, riß General Wimpffen, der rangälter als Ducrot war, den Oberbefehl an sich. Er ließ die Truppen Kehrt machen und zum Angriff auf die Givonne-Linie antreten. Später machte Napoleon, der sich bisher von jedem Eingriff in die Armeeleitung ferngehalten hatte, seine Kaiserliche Autorität geltend. Als ihm die Schlacht hoffnungslos verloren schien, ließ er auf der Unterpräfektur von Sedan die weiße Fahne hissen. Sie wurde von General Farre heruntergerissen, und der Kampf ging weiter. Wimpffen befahl dann einen neuen Vorstoß gegen Osten und forderte den Kaiser auf, sich zur Angriffskolonne zu begeben. Napoleon aber antwortete, daß nichts anderes übrig bleibe, als um einen Waffenstillstand zu bitten. Doch wiederum setzte Wimpffen seinen Willen durch. Ein neuer fruchtloser Durchbruchsversuch in der Richtung auf Balan fand statt. Erst nachdem auch dieser gescheitert und die Wirkung der deutschen Artillerie, durch die Sedan bald in Brand geschossen war, immer fürchterlicher wurde, gelang es dem Kaiser, Wimpffen von der Nutzlosigkeit weiterer Menschenopfer zu überzeugen und zur Übernahme der Kapitulationsverhandlungen zu bewegen. Während der ganzen Schlacht wurden an vielen Stellen von französischen Truppen Taten höchster Tapferkeit vollbracht. Aber nirgends sehen wir eine die Kräfte zusammenfassende planvolle Handlung. Stundenlang war die Armee ganz ohne Oberbefehl. Später stritten sich zwei Generale darum. Sie schoben sich dann einander die Schuld an dem Unglück zu, und um den Wirrwarr voll zu machen, mischte sich schließlich noch der Kaiser dazwischen!

Moltke hatte das Glück, besonders unfähige Gegner zu haben. Ob sie aber in dieser Beziehung die Macks und Massenbachs übertreffen, die für Napoleons I. Ruhm so eifrig sorgten, oder ob sie schlechtere Generale waren als die Soubise und Hildburghausen, denen der Große König gegenüberstand, ist zum mindesten zweifelhaft. Wo das Genie auftritt, da erdrückt es die kleineren Geister, selbst wenn sie weit über dem Durchschnitt der Menschheit stehen. —

Der erste Angriff Wimpffens gegen die Givonne-Linie fand gegen 10 Uhr statt. Er brachte die Bayern und Sachsen vorübergehend in Verlegenheit. Als aber die Garde rechts neben den Sachsen eingriff und aus der Tiefe das IV. Armeekorps herankam, war jede Gefahr geschwunden. Um 11 Uhr, nach 7stündigem mörderischen Gefecht, wurde Bazeilles von den Franzosen aufgegeben, und nun rückte die deutsche Ostfront Schritt für Schritt wie eine eiserne Mauer gegen Sedan vor.

Aber auch von der andern Seite nahte jetzt das Verhängnis. Das XI. und dahinter das V. Korps hatten den weiten Anmarsch zum Schlachtfeld, der sie nördlich um die Maasschleife herumführte, durch welche die Halbinsel von Iges gebildet wird, und ihren Aufmarsch am Floing-Bach bis gegen Mittag vollendet. Zwischen ihrem linken Flügel und dem Gardekorps stellten um diese Zeit schon die Garde- und die 4. Kavallerie-Division die Verbindung her, sodaß selbst fliehenden Trümmern des französischen Heeres der Ausweg nach Belgien gesperrt war.

Digitized by Google

Bis gegen 2 Uhr hielt sich das VII. französische Korps in einer Stellung bei Illy und mit seinem linken Flügel, Division Liébert, bis $3^{30}$ bei Cazal gegen die Angriffe der Dritten Armee. Dann flutete es unaufhaltsam zurück, um in dem nördlich Sedan gelegenen Bois de la Garenne oder hinter den Festungsmauern Schutz vor dem mörderischen Feuer der Deutschen zu suchen. Die heldenmütigen Attacken der Kavallerie-Division Margueritte vermochten der Lage keine Wendung zum Besseren zu geben. Ihre entsetzlichen Opfer blieben ohne Nutzen. Inzwischen hatte eine Division des II. bayrischen Korps ebenfalls die Maas überschritten und nach heftigem Widerstand Balan genommen, wodurch die Franzosen an dieser Stelle bis an die Tore der Festung zurückgedrängt wurden. Der bereits erwähnte, von Wimpffen gegen 3 Uhr nachm. an der Spitze von 5000 bis 6000 Mann unternommene Versuch, es wieder zu nehmen, hatte zwar vorübergehenden Erfolg, brach jedoch gegen 5 Uhr endgültig zusammen. Auch die Hoffnung, daß der siegreiche Bazaine im Anmarsch sei, erwies sich als trügerisch.

Nachdem dann die preußische Garde gegen 6 Uhr das Bois de la Garenne in ihre Hand gebracht hatte, wobei sie Tausende unverwundeter Gefangener machte und zahlreiche Geschütze erbeutete, schwand auch die letzte Aussicht, wenigstens Teile der Armee über die belgische Grenze zu retten.

Das Große Hauptquartier hatte von der Höhe bei Frénois die Entwicklung der Schlacht beobachtet, zum Eingreifen in die Begebenheiten aber keine Veranlassung gefunden. Ein zusammenfassender Armeebefehl war seit dem 30. August abends nicht mehr gegeben worden. In ihm hatte Moltke den beiden Oberkommandos das zu erreichende Ziel gezeigt. Diese Direktive blieb auch für den 1. September bestehen. Die Schlacht entwickelte sich alsdann aus den von Moltke angeordneten Anmärschen. Sie wurde zum „größten Siege des Jahrhunderts", weil eben diese Anmärsche von Anfang an in der wirksamsten Richtung geführt wurden und der Feldherr bewußt auf das höchste, überhaupt erreichbare Ziel losgegangen war.

Um $6^{30}$ übersandte Napoleon dem König von Preußen seinen Degen, und am 2. September streckten, nachdem Moltke und Bismarck in den während der Nacht geführten Verhandlungen unerbittlich auf der Kapitulation der gesamten Armee bestanden hatten, 2400 Offiziere und 83 000 Mann, wozu noch die 21 000 während der Schlacht gemachten Gefangenen kamen, die Waffen. 29 Generale, an 800 Offiziere und 16 000 Mann waren auf französischer Seite tot oder verwundet. Den Deutschen kostete der Sieg 460 Offiziere und 8500 Mann.

## Der Krieg gegen die Republik.

Die Hoffnung, daß der Krieg mit Sedan beendet sein werde, stellte sich bald als trügerisch heraus. Zunächst war niemand da, mit dem König Wilhelm hätte Frieden schließen können. Das Kaiserreich hatte aufgehört, und ob aus dem in Paris herrschenden Chaos eine Regierungsgewalt hervorgehen würde, mit der man verhandeln konnte, mußte abgewartet werden. Unter diesen Umständen warf Bismarck den Gedanken auf, ob es nicht angezeigt sei, sich mit der Besetzung Elsaß-Lothringens zu begnügen und auf weitere Offensive nach Frankreich hinein zu verzichten. Angesichts der Unmöglichkeit, dem siegreichen deutschen Heere die besetzten Provinzen wieder zu entreißen,

Digitized by Google

würde, so meinte der Kanzler, die neue französische Regierung sich wohl zum Friedensschlusse bequemen. Moltke trat vom militärischen Standpunkt jedoch für die Fortsetzung der Operationen ein. Und es sollte sich bald zeigen, daß er recht hatte. Die Republik, die am 4. September in Paris proklamiert wurde und an deren Spitze Männer wie Jules Favre und Léon Gambetta traten, erklärte, daß sie keinen Zoll französischen Bodens abtreten, keinen Stein ihrer Festungen dem Feinde übergeben wollte.

Es blieb demnach nichts anderes übrig als der Marsch ins Innere Frankreichs. Da feindliche Heere im freien Felde nicht mehr vorhanden waren, so erklärte Moltke die Einnahme von Paris für das nächste zu erreichende Ziel.

Dieses Unternehmen aber war keineswegs leicht auszuführen.

Der Feldzug hatte den Deutschen bisher 70 000 Mann gekostet, und von den noch vorhandenen Truppen lag die eine Hälfte vor Metz fest, so daß für die Fortsetzung der Operationen nicht mehr allzuviel übrig blieb. Wann die Armee des Prinzen Friedrich Karl wieder für andere Zwecke verfügbar sein würde, ließ sich nicht übersehen. Auch Toul und Straßburg hielten sich noch und fesselten nicht unerhebliche Teile der deutschen Streitkräfte. Toul sperrte die einzige Bahnlinie, auf die das gegen Paris vorrückende Heer sich hätte basieren können. Um dringend notwendige andere Verbindungen zu öffnen, mußten noch eine Menge von größeren und kleineren Festungen genommen werden, wie Verdun, Diedenhofen, Longwy, Schlettstadt, Belfort, Langres. Wollte man hierbei Erfolg haben, so waren Massen schwerer Artillerie nötig. Gegen Paris blieb dann aber von dieser Waffe nichts mehr verfügbar; denn so gründlich die Kriegsvorbereitung auf deutscher Seite gewesen war, einen Festungskampf von solchem Umfange hatte niemand vorausgesehen. Hier machte sich denn auch bald eine empfindliche Lücke der deutschen Rüstungen geltend. —

Man mußte also gegen Paris ziehen, ohne die Aussicht auf baldigen Erfolg zu haben. Niederzukämpfen war die Festung einstweilen nicht und auszuhungern nur schwer; denn bis zur Ankunft der Deutschen vor ihren Mauern blieb viel Zeit zur Verproviantierung der Millionenstadt übrig. Zahlreiche Eisenbahnen konnten ihr aus den Provinzen und Seehäfen Lebensmittel und Kriegsbedürfnisse zuführen. Das mußte durch Einschließung von allen Seiten verhindert werden. Je länger aber das letzte deutsche Feldheer im Belagerungskrieg gebunden war, desto kritischer mußte die Lage werden; denn desto mehr Zeit blieb dem Gegner zur Organisation des Widerstandes und zur Wiederaufnahme der Offensive von den in den Provinzen mittlerweile geschaffenen Mittelpunkten der Landesverteidigung aus. Moltkes Entschluß zum Vormarsch auf Paris kennzeichnet sich demnach als ein außerordentlich kühnes Unternehmen. Das wurde in seinem ganzen Umfange erst klar, als die Deutschen vor Paris anlangten, um mit nur 150 000 Mann und 620 Geschützen ohne schwere Artillerie und Belagerungstrains eine Festung einzuschließen, die nicht weniger als 50 km Umfang besaß, und zu deren Verteidigung 400 000 Mann — allerdings fast unausgebildete Mannschaften — und 2000 schwere und leichte Geschütze bereit standen.

Doch Moltke baute auf die Tüchtigkeit der deutschen Truppen und das große moralische Übergewicht, das sie über den Gegner besaßen. Die Richtigkeit dieser Ansicht bewiesen die Gefechte von Petit Bicêtre und Châtillon am 19. September, in denen

Digitized by Google

die Verteidiger von Paris völlig hinter die Fortlinie zurückgedrängt und derart eingeschüchtert wurden, daß sie trotz ihrer großen numerischen Überlegenheit einstweilen von jeder offensiven Unternehmung absahen.

So war denn das mit großer Energie geschaffene republikanische Heer ebenso lahm gelegt wie Bazaine in Metz. Alles hing jetzt davon ab, wie lange beide Festungen sich halten würden. —

Erst viel später hat sich herausgestellt, daß die französische Hauptstadt im September wahrscheinlich noch durch Überrumpelung hätte genommen werden können, da ihre Werke sich damals noch in durchaus unfertigem Zustande befanden. Man wird aber Moltke trotzdem recht geben, wenn er von einem solchen Versuche absah; denn er konnte von dieser Tatsache keine Kenntnis haben und mußte unter allen Umständen mit den schwachen vorhandenen Kräften haushalten.

Erst als Toul gefallen war (23. September), besserten sich die Aussichten. Nun waren wenigstens die eine Bahnlinie und die dort gebrauchte schwere Artillerie frei. Aber es dauerte trotzdem bis Ende Oktober, ehe die gewaltigen Gewichte, welche ein Artilleriebelagerungstrain mit Munitionsausrüstung darstellt, bis Nanteuil, wo die Franzosen einen Tunnel gesprengt hatten, herangeschafft waren. Und der Monat Dezember kam heran, ehe dieser Train auf 50 km langem Landwege, mit beigetriebenem Fuhrwerk befördert, bei der Einschließungsarmee eintraf. Bis zu diesem Zeitpunkt aber waren die Verteidigungsmittel der Stadt in emsiger Arbeit so gefördert worden, daß nur noch ein förmlicher Angriff Aussicht auf Erfolg bot, für den wiederum weit mehr Angriffsmittel notwendig waren.

Den bisherigen schnellen und gewaltigen Schlägen folgte demnach eine Periode scheinbarer Untätigkeit, die in Volk und Heer erheblichen Mißmut auslöste. Man verlangte von der Obersten Heeresleitung, daß sie die Riesenfestung ebenso rasch bezwingen sollte, wie sie die feindliche Feldarmee bezwungen hatte. Das Mittel hierzu schien die Eröffnung der Beschießung. Moltke aber war durchaus dagegen, diese mit unzureichender Artillerie zu beginnen, da er dann einen Fehlschlag und als Folge davon eine Erhöhung der moralischen Widerstandskraft der Belagerten voraussah. Ihm galt es als eine ausgemachte Sache, daß Festungen, die zugleich große Städte sind, nur durch Hunger zu bezwingen seien. So sollte nach seiner Ansicht auch Paris diesem Mittel erliegen; die Niederkämpfung einiger Hauptwerke, nachdem erst einmal genügend schwere Artillerie herangeschafft war, sollte nur ein letztes äußerstes Zwangsmittel sein. Hierzu kam von Anfang Oktober an noch ein anderer wichtiger Gesichtspunkt, der Moltke zu einem Gegner des förmlichen Angriffs auf Paris machte. Das waren die bedrohlichen Nachrichten über die Bildung neuer französischer Feldarmeen in den Provinzen. Wenn es diesen gelang, die Aufhebung der Belagerung zu erzwingen, so konnte das gesamte Belagerungsmaterial in ihre Hände fallen, und das durfte schon des moralischen Eindrucks wegen nicht geschehen. Die 150 000 Mann, über die das Große Hauptquartier bei Paris verfügte, mußten nach Moltkes Ansicht so beweglich bleiben wie irgend möglich. Sie durften nicht in Laufgräben festgelegt, durch die Notwendigkeit, kostbares Material zu schützen, gefesselt werden. Es ist bekannt, welch scharfer Gegensatz sich in bezug auf die schnellste Bekämpfung von Paris zwischen dem Generalstabschef und dem Reichskanzler im Laufe der Zeit entwickelte. Hatten die alle

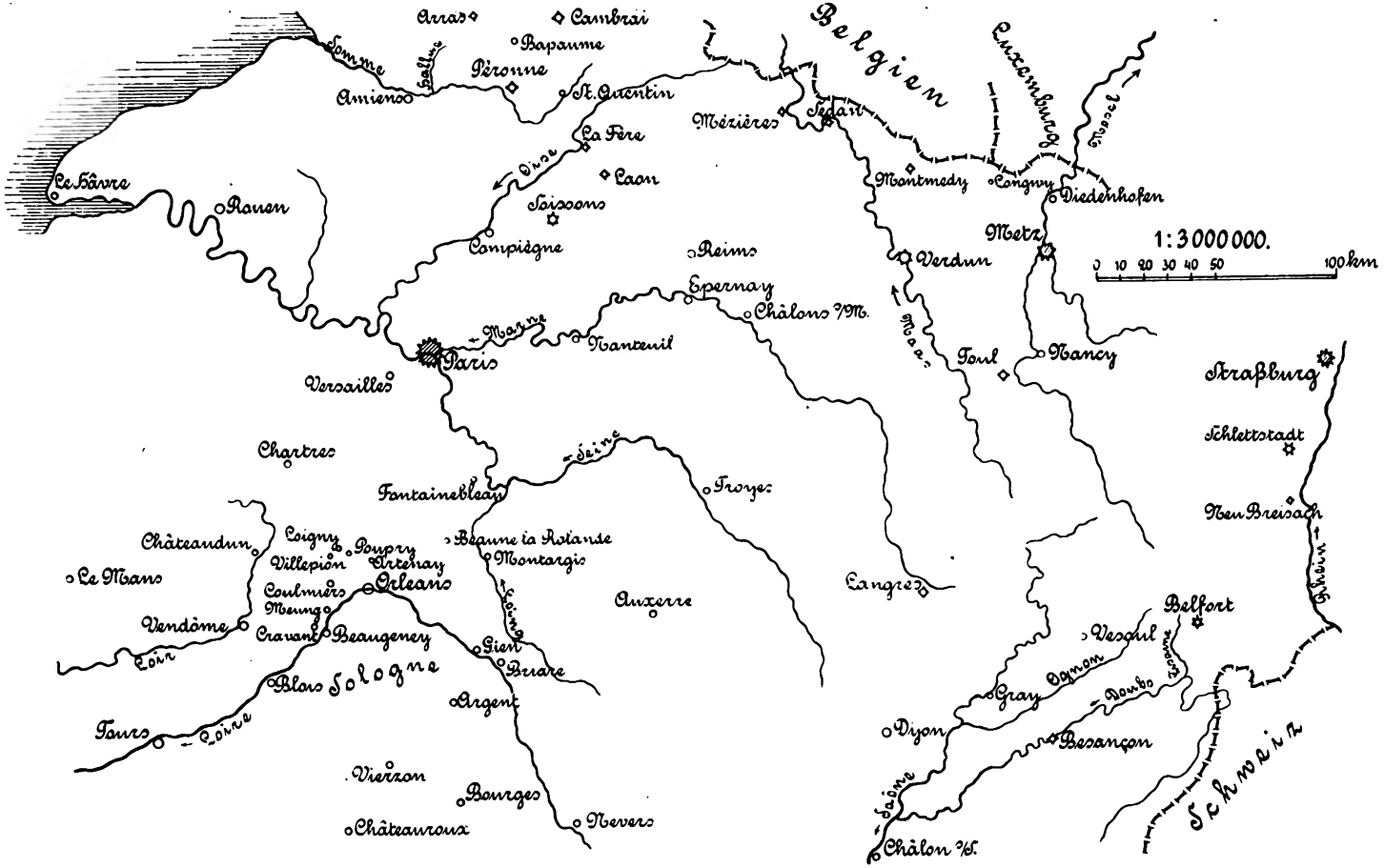
Digitized by Google

Welt verblüffenden Erfolge der deutschen Waffen zu Beginn des Krieges die Einmischung Österreichs und Rußlands verhindert, so befürchtete Bismarck jetzt, da die Operationen der Versumpfung anheimzufallen drohten, daß beide Mächte, vielleicht auch noch England, zugunsten Frankreichs einschreiten würden. Deshalb trat er mit der ihm eigenen Leidenschaftlichkeit für die Beschießung der Stadt ein. Beide Männer waren von ihrem Standpunkte aus im Recht. Die wahren Ursachen des unerfreulichen Stillstandes der Operationen sind jedoch an anderen Orten zu suchen. Wären die Deutschen mit 250000 bis 300000 Mann vor Paris angekommen und hätten sie über ausreichende Mengen schwerer Artillerie verfügt, so wäre gleichzeitig der förmliche Angriff auf Paris und die Fortsetzung der Offensive gegen die Heeresansammlungen in den Provinzen möglich gewesen. Daß eine derartig erhöhte Kraftanstrengung schon dem damaligen Deutschland möglich gewesen wäre, liegt auf der Hand. Zum wenigsten hätte der Ersatz der durch die Augustschlachten entstandenen Lücken eifriger betrieben werden müssen, als es tatsächlich unter der Voraussetzung eines baldigen Friedensschlusses geschah. Die fehlende schwere Artillerie wäre freilich auch in diesem Falle nicht aus dem Erdboden zu stampfen gewesen. Wie die Verhältnisse nun einmal lagen, war Moltkes Plan, „Aushungerung von Paris durch Einschließung, Offensive mit den für ersteren Zweck nicht erforderlichen Kräften zur Zerstreuung der feindlichen Provinzheere", das beste, was sich tun ließ. —

Schon Mitte September machte sich die Anwesenheit stärkerer französischer Kräfte bei Orleans, Nevers und Bourges bemerkbar. Es war das auf 60000 bis 70000 Mann angewachsene XV. Armeekorps, das auf dieser Seite den Rücken der Belagerungsarmee bedrohte. Andere Nachrichten ließen erkennen, daß um Rouen im Nordwesten und bei Besançon im Südosten ebenfalls Truppenansammlungen stattfanden und daß das Franktireurunwesen sich immer mehr im Etappengebiet der deutschen Armee ausbreitete. Die ganze „grande nation" schien zu den Waffen gegriffen zu haben, um die Fremden aus dem Lande zu jagen. Der Volkskrieg mit all seiner Grausamkeit und Zügellosigkeit begann und damit eine Zeit, die an die Kriegstüchtigkeit und den Opfermut der deutschen Truppen höhere Anforderungen stellte als die blutigsten Kämpfe der voraufgegangenen Epoche.

In den ersten Oktobertagen geriet die zum Schutz der Belagerung gegen Süden vorgeschobene 4. Kavallerie-Division (Prinz Albrecht) in Gefechtsfühlung mit dem Gegner, der von Orleans an der Straße nach Paris vorzurücken begann. Nunmehr hielt Moltke den Augenblick zum Eingreifen für gekommen. General v. der Tann wurde mit dem I. bayerischen Korps und der 22. Infanterie-Division abgesandt, um dieses erste republikanische Entsatzheer zu zersprengen. An seiner Stelle rückten die durch den Fall von Toul frei gewordenen Truppen in die Einschließungslinie. Das Unternehmen hatte vollen Erfolg. Der doppelt überlegene Gegner wurde in den Kämpfen bei Artenay und Orleans (10. und 11. Oktober) empfindlich geschlagen und zog sich in Auflösung südwärts zurück. Orleans wurde besetzt. Die weiterhin von Moltke beabsichtigte Offensive gegen Tours, den Sitz der Nationalregierung, und Châteauroux, wo wichtige Armeearsenale vorhanden waren, mußte Tann jedoch aufgeben, weil sich neue bedrohliche Truppenansammlungen in seiner linken Flanke bei Gien zeigten. Und da auch im Westen ein Gleiches der Fall war, so ließ Moltke

Digitized by Google




**Übersichtsskizze zum Kriege gegen die Republik.**



Digitized by Google

die 22. Division mit der 4. Kavallerie-Division eine Aufstellung bei Chartres nehmen. Tann selber blieb in Orleans.

General v. Werder, der Straßburg zu Fall gebracht hatte und von dort mit dem neu gebildeten XIV. Armeekorps nach Westen aufgebrochen war, um den Anschluß an die Hauptarmee zu suchen, sah sich ebenfalls bald zahlreichen militärischen Aufgeboten gegenüber. Sie zwangen ihn, zur Sicherung der Verbindungen der Hauptarmee mit der Heimat im Gebiet des Ognon-Flusses zu bleiben.

So mußten gegen Ende Oktober bereits drei selbständige größere Heeresabteilungen im Westen, Süden und Südosten die Belagerung von Paris decken. Sie befanden sich in unmittelbarer Fühlung mit einem täglich an Zahl und Unternehmungslust zunehmenden Gegner. Die Frage, ob und wie lange sie diesem würden standhalten können, wurde um so dringlicher, als von den Paris einschließenden Kräften nichts mehr abgegeben werden konnte, ohne die Einschließung selber ernstlich zu gefährden. Denn auch das Rekrutenheer der Hauptstadt, dessen Kern das der Katastrophe von Sedan über Mézières entschlüpfte Korps Vinoy (XIII.) bildete, nahm allmählich an Kriegstüchtigkeit zu. So bereitete das organisatorische Genie Gambettas Moltke ernstliche Verlegenheiten. Wenn die große allgemeine Offensive des Nationalheeres von allen Seiten gegen Paris einsetzte, noch ehe Metz gefallen und Prinz Friedrich Karls Heer zur Abwehr bereit war, so konnte ein Umschwung der Kriegslage eintreten und alles bisher Gewonnene wieder verloren gehen. Daher machte sich Moltke denn mit dem Gedanken vertraut, daß die Einschließung von Paris aufgegeben werden müsse, um aufs neue die unbedingte Überlegenheit im Felde zu erkämpfen. —

Léon Gambetta ist einer der merkwürdigsten und bedeutendsten Männer der neueren französischen Geschichte. Nicht Napoleon noch seine Marschälle, sondern dieser militärische Dilettant wurde durch die Kraft seiner Persönlichkeit, die selbst dem friedfertigsten französischen Spießbürger die Flinte in die Hand zwang, der jung und alt, arm und reich zur „guerre à outrance“ begeisterte, der eigentliche Gegner Moltkes. Gambetta leistete in der Tat in der Mobilisierung der französischen Volkskraft Unerhörtes. Er brachte, unterstützt von seinem Kriegsminister, dem Ingenieur Freycinet, als Frankreich schon völlig besiegt zu sein schien, noch mehr als eine halbe Million ausgerüsteter Soldaten gegen den Feind des Vaterlandes auf die Beine. Diese sollten die deutsche Armee vor Paris ihrerseits einschließen, ihr alle Zufuhr abschneiden, sie durch fortwährende Angriffe mürbe machen, bis sie endlich, zwischen die Verteidiger der Hauptstadt und die Entsatzheere eingeklemmt, selbst zur Kapitulation gezwungen wurde — ein großangelegter, mit rücksichtsloser Energie durchgeführter Plan, der jedoch an der Untauglichkeit des Werkzeuges, an der Tüchtigkeit der deutschen Truppen, ihrer genialen Führung und an besonderen, den Deutschen zu Hilfe kommenden Glückszufällen scheitern sollte.

Als ein solcher Glückszufall muß es betrachtet werden, daß Prinz Friedrich Karls Heer durch die Kapitulation von Metz noch gerade rechtzeitig frei wurde, um den Schutz der Belagerung von Paris zu übernehmen. Bazaine hatte nur einmal ernstlich versucht, sich zu befreien. Das geschah in der Schlacht von Noisseville am 30. August und 1. September. Dieser Ausfallversuch stand in Verbindung mit Mac Mahons Operation. Zwar richtete er sich nicht gegen die Nordwestfront der

Digitized by Google

Einschließungsarmee, gegen die Mac Mahon von rückwärts anmarschieren wollte, sondern gegen die deutsche Aufstellung auf dem östlichen Mosel-Ufer unterhalb der Festung. Was Bazaine damit beabsichtigte, war, den Prinzen Friedrich Karl zur Verschiebung seiner Hauptkräfte auf das östliche Mosel-Ufer zu veranlassen, wodurch dann Mac Mahon ziemlich freie Bahn gefunden hätte, wenn er nicht vorher schon abgefangen worden wäre. Auch diese indirekte Unterstützung würde nicht ganz ohne Wirkung auf die gesamte Kriegslage geblieben sein, wenn sie mit der nötigen Energie und einige Tage früher durchgeführt worden wäre. Aber Bazaine versagte auch in dieser Lage. Er setzte bei Noisseville nur etwa 1/6 seiner Streitkräfte zum Angriff ein. Sie wurden vom I. preußischen Korps mit starken Verlusten zurückgeschlagen. Dann verfiel der Marschall in völlige Apathie. Gerade die Stärke seiner Armee wurde ihm in der Folgezeit verhängnisvoll. Am 27. Oktober kapitulierte er mit 3 Marschällen, 6000 Offizieren, 173 000 Mann und 1570 Geschützen aus Mangel an Lebensmitteln — eine Waffenstreckung, wie sie bis dahin die Kriegsgeschichte noch nicht zu verzeichnen hatte, und eine glänzende Vergeltung jenes unheilvollen Tages, da Fürst Hohenlohe bei Prenzlau 64 Jahre früher, am 28. Oktober 1806, sich mit dem Rest der bei Jena geschlagenen Armee ergab. Die Kapitulation von Metz war das Ergebnis jener Moltkeschen Direktive, daß die Früchte des Kampfes vom 14. August nur durch energische Offensive der Zweiten Armee gegen die von Metz auf Verdun führenden Straßenzüge geerntet werden könnten. Sie hatte zu den blutigen Schlachten vom 16. und 18. August und nun in weiterer Folge zu dieser unerhörten Waffenstreckung geführt. —

Prinz Friedrich Karl aber, der in seinem Tatendrang das Stilliegen vor der Festung nur schwer ertragen hatte, konnte nunmehr in Eilmärschen herangezogen werden. Indes erschien Moltke eine einheitliche Verwendung des gesamten prinzlichen Heeres nicht mehr möglich, da die Einschließung von Paris sowohl im Süden wie im Norden dringend der Deckung bedurfte. So sollte denn der Prinz mit dem III., IX. und X. Korps die erstere, General v. Manteuffel mit dem I. und VIII. Korps die letztere Aufgabe übernehmen. Das II. Korps wurde zur Verstärkung der Belagerungsarmee herangezogen, das VII. mußte teils noch bei Metz verbleiben, teils sich der Belagerung kleinerer Plätze zuwenden.

Mit dem Auftreten dieser Kräfte bei Paris beginnt für Moltke die Möglichkeit, dem Kriege wieder seinen alten Charakter zu geben. Auf die kurze Periode passiven Verhaltens soll nun wieder eine allseitige Offensive folgen. Moltke will sich nicht mehr damit begnügen, die zur Sicherung der Belagerung notwendigen Punkte in der Verteidigung festzuhalten, er will vielmehr den anrückenden Entsatzheeren entgegengehen, um sie mit wuchtigen Schlägen auseinander zu sprengen.

Aus diesem Gedanken heraus entwickeln sich nun verschiedene, räumlich weit getrennte, in sich selbständige Kriegshandlungen, in die Moltke durch telegraphisch übermittelte Direktiven nur insofern eingreift, als es notwendig ist, sie mit dem allgemeinen großen Zweck, der Bezwingung von Paris, in Übereinstimmung zu bringen. In glänzender Weise zeigen sich bei dieser Gelegenheit die Früchte seiner erzieherischen Tätigkeit. Durchweg werden von den deutschen Unterfeldherren diese Operationen in



Digitized by Google

Moltkeschem Sinne geführt. Sie haben vollen Erfolg, bis endlich die Kraft des Gegners erschöpft ist und Paris den Siegern die Tore öffnet.

Als Prinz Friedrich Karl von Metz aufbrach, schien es, als ob sich gegenüber dem I. bayerischen Korps in der Sologne erhebliche Kräfte sammelten. Moltke forderte daher von dem Prinzen ein möglichst schleuniges Vorgehen derart, daß er durch einen Flankenstoß über Bourges diese durch Tann an der Loire frontal festgehaltenen feindlichen Truppen über den Haufen rennen könne. Da aber die Nachrichten immer bedrohlicher lauteten, schien es geboten, den Bayern noch vor Ankunft des Prinzen unmittelbare Unterstützung zu senden. Zu diesem Zwecke zweigte Moltke auch noch die 17. Division von Paris ab und unterstellte die gesamten, zum Schutz der Belagerung im Süden und Südwesten aufgebotenen Truppen dem einheitlichen Kommando des Großherzogs von Mecklenburg. Noch ehe aber diese Maßnahme wirksam werden konnte, sah sich Tann gezwungen, Orleans aufzugeben. Er stellte sich am 9. November bei Coulmiers dem über die Loire vordringenden Feinde entgegen, sah sich aber vor sehr erheblicher Übermacht zum Rückzuge gezwungen.

Es war die sogenannte Loire-Armee unter General d'Aurelle de Paladines, die diesen ersten Erfolg der republikanischen Waffen errang. Da die Franzosen ihn aber nicht ausnutzten, um auf Paris weiter vorzudringen, so kam ihm lediglich eine moralische Bedeutung zu. Diese freilich machte sich Gambetta im äußersten Maße zunutze. In bombastischen Siegesdepeschen ließ er die nahe Befreiung des Vaterlandes verkünden. Überall wurden die Glocken geläutet, Städte und Dörfer festlich mit Flaggen geschmückt und begeisterte Reden gehalten. Die nationale Begeisterung erreichte den Siedepunkt!

Das war die Stimmung, die Gambetta brauchte, um seine großartigen Pläne durchzuführen. Mit ihr stand nur das Verhalten des erfahrenen d'Aurelle in Widerspruch, der wohl einsah, daß sein Rekrutenheer, obwohl es inzwischen an 230000 Mann stark geworden war, zu offensiven Unternehmungen nichts taugte, und der deshalb im Waldgebiet nördlich Orleans stehen blieb, um sich dort zu verschanzen und den Deutschen zunächst einmal in der Defensive gewachsen zu zeigen. Gambetta aber beanspruchte, nicht nur politischer, sondern auch militärischer Leiter Frankreichs zu sein! In verhängnisvoller Täuschung über die Kriegstüchtigkeit seiner Armee befangen, drängte er den General immer wieder zum Vorgehen auf Paris und befahl dieses schließlich über den Kopf des Oberfeldherrn hinweg an die diesem unterstellten Generale.

Moltke hatte inzwischen den Prinzen Friedrich Karl aus der ursprünglichen Richtung auf Bourges in diejenige auf Fontainebleau gewiesen. An die Stelle der offensiven Operation gegen Flanke und Rücken der Loire-Armee war durch deren Vordringen die Notwendigkeit getreten, ihr zunächst einmal den Weg von Orleans auf Paris unmittelbar zu verlegen. Zu diesem Zwecke wurde dem Prinzen auch noch die Armee-Abteilung des Großherzogs zur Verfügung gestellt, die inzwischen in nicht ganz richtiger Auffassung der Lage beim Gegner in die Gegend von Chartres marschiert war, die erwähnte wichtige Straße also freigemacht hatte.

Dem Prinzen gelang es gerade noch zur rechten Zeit, sich mit seinen gesamten Kräften in langer, dünner Linie zwischen Châteaudun und Beaune la Rolande dem Feinde frontal in den Weg zu stellen, als der französische Angriff einsetzte.

Digitized by Google

Es war für die Deutschen der kritischste Augenblick des ganzen Krieges, als sich am Morgen des 28. November auf dem äußersten östlichen Flügel der ungeheuren Kampffront 50 000 Franzosen auf das nur noch 9000 Mann zählende X. deutsche Armeekorps warfen, das bei Beaune la Rolande die über Fontainebleau auf Paris führende Straße sperrte. Wäre es der Übermacht gelungen, an dieser Stelle einen entscheidenden Sieg davon zu tragen, so hätte Prinz Friedrich Karl sich nicht mehr halten können, sondern den Weg nach Paris freigeben müssen. Da nun übereinstimmend mit diesem Angriff auch die Pariser Garnison unter General Ducrot einen kräftigen, von vorübergehenden Erfolgen gekrönten Ausfall unternahm, so standen Sieg und Niederlage für die Deutschen in jenen Tagen auf des Messers Schneide. Aber die von Moltke richtig eingeschätzte unerschütterliche Widerstandskraft der Truppen bewahrte uns damals vor einer schlimmen Wendung des Krieges. Sowohl bei Beaune la Rolande, als auch bei dem am 1. Dezember westlich der Straße Orleans — Paris mit großer Überlegenheit geführten Vorstoß, der zum Gefecht bei Villepion am 1. Dezember und zur Schlacht bei Loigny—Poupry am 2. Dezember führte, behaupteten die Deutschen ihre Stellungen, um dann auf Moltkes Betreiben in den folgenden Tagen ihrerseits zum Angriff überzugehen. In der Schlacht von Orleans vom 3. bis 5. Dezember brach dann die Loire-Armee völlig zusammen. Die Stadt selbst wurde von Prinz Friedrich Karl wieder genommen und blieb von nun an dauernd in seinem Besitz.

Auch im Norden hatten die Deutschen zur nämlichen Zeit einen wichtigen Erfolg. Manteuffel, der, wie wir wissen, die Deckung der Belagerung von Paris auf dieser Seite zu besorgen hatte, schlug am 27. November den französischen General Farre entscheidend bei Amiens.

So hatte denn die erste große Kraftanstrengung der Republik, auf deren Erfolg man im ganzen Lande felsenfest gerechnet hatte, an allen Punkten zu empfindlichen Fehlschlägen geführt. Die strategische Stellung der Deutschen war neu befestigt, die Übergabe von Paris nur noch eine Frage der Zeit, eine Einmischung neutraler Mächte, die Bismarck angesichts des Stillstandes der Operationen befürchtet hatte, unwahrscheinlich geworden.

Das war viel, aber noch nicht die endgültige Vernichtung des Feindes, in der Moltkes Strategie stets das festzuhaltende Endziel sah. Darum trieb er die Zweite Armee, kaum daß sie von den Anstrengungen der Tage von Orleans etwas Atem geschöpft hatte, zu neuen Taten an. Wie richtig Moltke die Lage durchschaute, als er bei Beginn des Krieges alles daran setzte, den Feind nach Norden abzudrängen, zeigte sich jetzt; denn die wahren Quellen des Widerstandes der Republik befanden sich im reichen Süden des Landes. Die dort entstandenen Neubildungen hätten einen ganz anderen militärischen Wert gehabt, wenn es dem geschlagenen kaiserlichen Heere möglich gewesen wäre, dorthin zurückzuweichen, um für die Rekrutenarmeen der Republik einen festen Kern abzugeben.

Moltke nahm am 6. Dezember eine großartige Offensive in südlicher Richtung in Aussicht. Die Zweite Armee sollte über die Loire, die noch nie ein Feind Frankreichs überschritten hatte, auf Bourges und Nevers vordringen, das VII. Armeekorps, das immer noch um die nördlichen Festungen stand, sowie General v. Werder sich auf dem linken Flügel in Richtung auf Châlon sur Saône anschließen. Überall waren



Digitized by Google

dabei auch überlegene Streitkräfte rücksichtslos anzugreifen, um der feindlichen Volkserhebung keine Zeit zur Organisation ihrer Massen zu geben; und noch vor Beginn der Friedensverhandlungen war nicht nur den Franzosen, sondern der ganzen Welt die Aussichtslosigkeit jedes Widerstands gegen die deutschen Waffen vor Augen zu führen. Wenn nötig, sollte selbst Lyon genommen werden.

Diese weitausgreifende Offensive ist nun allerdings nicht zur Ausführung gekommen; denn eher, als erwartet werden konnte, gelang es der zersprengten französischen Loire-Armee, sich wieder zu setzen und Verstärkungen heranzuziehen. Sie blieb mit ihrem linken Flügel (2. Loire-Armee) unter dem energischen und unverzagten Chanzy, wohl dem besten General auf französischer Seite, loireabwärts bei Beaugency, mit ihrem rechten Flügel (1. Loire-Armee) unter Bourbaki bei Gien stehen, bereit, demnächst aufs neue den Entsatz der belagerten Hauptstadt zu versuchen. Dazwischen nahm Prinz Friedrich Karl zunächst eine Aufstellung bei Orleans. Nachdem jedoch die Armeeabteilung des Großherzogs während ihres Vorstoßes auf Tours bei Meung am 7. Dezember und anschließend in der Schlacht bei Beaugency am 8. bis 10. Dezember auf unerwartet kräftigen Widerstand gestoßen war, wandte der Prinz sich in Übereinstimmung mit Moltke gegen den französischen linken Flügel. Doch Chanzy, schon bei Beaugency durch das Vordringen des IX. deutschen Korps auf dem linken Loire-Ufer auf Blois im Rücken bedroht, entschloß sich, dem Entscheidungskampf nach Westen auszuweichen. Er ging zunächst hinter den Loir bei Vendôme zurück. Als er dort am 15. Dezember von den Vorhuten des III. und X. Armeekorps angegriffen wurde, setzte er den Rückmarsch weiter auf Le Mans fort. Dabei mochte er hoffen, den Prinzen Friedrich Karl hinter sich herzuziehen und damit Bourbaki den Weg auf Paris zu öffnen. Aber dieser Plan schlug fehl. Der Prinz, über verdächtige Bewegungen Bourbakis unterrichtet, kehrte rechtzeitig mit der Masse seiner Kräfte nach Orleans zurück. Seine numerische Schwäche und die Ermüdung seiner Truppen, die in diesen Wintertagen durch harte Kämpfe und starke Hin- und Hermärsche auf schlechten Wegen besonders viel zu leiden hatten, schrieben ihm dieses Verhalten vor, mit dem wohl eine Sicherung der Belagerung von Paris, nicht aber die Vernichtung des feindlichen Widerstandes zu erreichen war.

Auch im Norden und Südosten kam es zu neuen erbitterten Kämpfen, die bewiesen, daß die Widerstandskraft der Franzosen noch lange nicht gebrochen war. Namentlich General Faidherbe, der sich auf die kleinen Festungen zwischen der Somme und der belgischen Grenze stützte und über die Kanalküste Kriegsmaterial aller Art erhalten konnte, erwies sich dabei als ein nicht zu unterschätzender Gegner. Obwohl auch in diesen Kämpfen die Deutschen überall siegreich blieben (Schlachten an der Hallue und bei Bapaume), gelang es nicht, dem Feinde bis zum Ende des Jahres einen endgültigen Verzicht auf die Fortsetzung der Feindseligkeiten abzuringen. Es zeigte sich damals auf deutscher Seite recht deutlich, daß es im Kriege oft leichter ist, den Feind zu schlagen, als ihn nachher zum Frieden zu zwingen. Daran waren Karl XII. im Nordischen Kriege, Napoleon in Rußland gescheitert, und fast schien es so, als ob den Deutschen 1870 das gleiche Schicksal beschieden sein solle.

Jedenfalls sah Moltke ein, daß er auf die große Offensive, die er Anfang Oktober noch für möglich gehalten hatte, angesichts der überraschenden Kraftäußerung des

Digitized by Google

französischen Volkes Verzicht leisten müsse. In den neuen Direktiven für die Fortführung des Krieges, die er am 15. Dezember aufstellte, heißt es: „Die Verhältnisse machen es notwendig, die Verfolgung des Feindes nach erfochtenen Siegen nur so weit fortzusetzen, wie erforderlich, um seine Massen der Hauptsache nach zu zersprengen und deren Wiederversammlung auf längere Zeit unmöglich zu machen. Wir können ihm nicht bis in die letzten Stützpunkte wie Lille, Havre, Bourges folgen, nicht entfernte Provinzen wie Normandie, Bretagne oder Vendée dauernd besetzt halten wollen, sondern müssen uns entschließen, selbst genommene Punkte wie Dieppe, eventuell auch Tours, wieder zu räumen, um unsere Hauptkräfte an wenigen Hauptpunkten zu konzentrieren. Diese sind möglichst durch ganze Brigaden, Divisionen oder Korps zu besetzen. Von ihnen aus wird die Umgegend, jedoch nur die nächste Umgegend, durch mobile Kolonnen von Franktireurs zu säubern sein, an ihnen warten wir ab, bis die feindlichen Bewaffnungen sich wieder in formierten Armeen verkörpern, um diesen dann durch eine kurze Offensive entgegenzugehen."

Obwohl Moltke, wie diese Direktiven erkennen lassen, seine Operationsart den vorhandenen Machtmitteln anpaßte, war er doch unausgesetzt bemüht, die Offensivkraft des deutschen Heeres durch Hebung seiner numerischen Stärke zu vermehren. Daher beantragte er Mitte Dezember die Aufstellung von 100 Bataillonen zu 500 Mann aus Landwehr und Landsturm. Diese sollten die aktiven Mannschaften ablösen, die in der Heimat zur Bewachung der Viertelmillion Kriegsgefangener erforderlich waren, dem Feldheer somit verloren gingen. —

In den ersten Tagen des Januar 1871 halten die Deutschen zur Deckung der Belagerung von Paris den ganzen Raum besetzt, der von der Linie Mézières—Amiens—Rouen—Vendôme—Blois—Auxerre—Vesoul begrenzt wird. Im Norden stehen I. und VIII. Korps auf der inneren Linie zwischen den feindlichen Armeeabteilungen bei Havre und Arras. Im Süden befindet sich Prinz Friedrich Karl um Orleans ebenfalls auf der inneren Linie zwischen Chanzy bei Le Mans und Bourbaki bei Bourges. An Stelle des hart mitgenommenen I. bayerischen Armeekorps, das zur Einschließungsarmee abgerückt ist, ist das II. Armeekorps nach Montargis vorgeschoben worden, das halbe VII. Armeekorps bei Auxerre eingetroffen, während der Rest desselben noch an der belgischen Grenze steht. Im Südosten hat Werder das bereits eroberte Dijon wieder aufgeben und nach Vesoul zurückkehren müssen, um die Belagerung von Belfort gegen feindliche Truppenansammlungen zu decken, die sich bei Besançon bemerkbar machen. Vor Paris, das immer noch Stand hält, werden die letzten Vorbereitungen zum artilleristischen Angriff getroffen. Die rückwärtigen Verbindungen der gesamten Aufstellungen sind im wesentlichen auf die Bahnlinie Straßburg—Toul—Châlons sur Marne—Paris (bis Chelles) angewiesen.

Erst nach dem Fall von Belfort und Mézières konnten weitere Schienenwege zur Heranführung der mannigfachen Bedürfnisse der Armee nutzbar gemacht werden.

In diese Aufstellung kam erst wieder Bewegung hinein, als sich erkennen ließ, daß Chanzy sich von neuem zu offensivem Vorgehen rüstete und das Gefecht von Briare am 31. Dezember zu der Annahme führte, daß Bourbaki ebenfalls einen Entsatzversuch plane. Moltke erkannte die Gefahr, in die Prinz Friedrich Karl geraten mußte, wenn beide Loire-Armeen gleichzeitig gegen ihn antraten. Er war

Digitized by Google

der Ansicht, daß der Prinz nicht in der Verteidigung abwarten dürfe, bis er überlegen und umfassend angegriffen werde, sondern daß er sich mit schnellem Schlage gegen eine der feindlichen Gruppen wenden müsse. So geschah es denn auch.

Unter Festhaltung des wichtigen Orleans durch die hessische Division des IX. Armeekorps marschierte Prinz Friedrich Karl zunächst bis zum 5. Januar am oberen Loir auf, um dann dem etwa dreimal stärkeren Feinde — Chanzys Armee war inzwischen auf rund 180 000 Mann angewachsen — entgegen zu gehen. Es folgen nun die denkwürdigen „Sieben Tage von Le Mans", die eine in sich abgeschlossene Operation bilden. Sie zeigen die hervorragenden Führereigenschaften des Prinzen sowie die Tüchtigkeit seiner Truppen in hellstem Lichte. Chanzy wurde nach blutigem Ringen vernichtend geschlagen. Von der 6. Kavallerie-Division unter General von Schmidt rastlos verfolgt, fluteten die Trümmer seiner Armee westwärts zurück und verschwanden allmählich von der Kriegsbühne.

Sehr viel schwieriger wäre für die Deutschen die Lage geworden, wenn Bourbaki, wie man im deutschen Hauptquartier befürchtete, mit Chanzy gemeinsame Sache gemacht hätte und auf Orleans angetreten wäre, während der Prinz nach Westen marschierte. Dann hätten weitere Kräfte von Paris aus gegen Süden abgezweigt werden müssen. Da Moltke aber selbst mit der Aufhebung der Belagerung jederzeit rechnete, so würde er auch dieser Lage gewachsen gewesen sein. Bourbaki schwang sich jedoch zu einem so energischen Entschlusse nicht auf. Ihn hinderte daran neben der eigenen Zaghaftigkeit ein „Advokatenbefehl".

Die „Retter des Vaterlandes" hatten schon in der zweiten Dezemberhälfte am grünen Tisch einen abenteuerlichen Plan geschmiedet. Anstatt mit Chanzy gemeinsam zu handeln, sollte, trotz dessen lebhafter Warnung, Bourbaki durch eine Diversion gegen die rückwärtigen Verbindungen des Feindes das Kriegsglück zu wenden suchen. Hierzu wurde in größter Heimlichkeit die Masse seiner Truppen von Nevers aus mit der Eisenbahn nach der oberen Saône versetzt, wo sich ihnen die dort gegen Werder stehenden Abteilungen sowie Garibaldis Freischaren anschließen sollten. Die schwachen in jenen Gebieten vorhandenen deutschen Kräfte sollten über den Haufen gerannt, Belfort entsetzt, durch schleunigen Vormarsch nach Norden die Lebensader der Deutschen durchschnitten und die Verbindung mit Faidherbe hergestellt werden. Auch ein Einfall über den Rhein nach Süddeutschland kam in Frage. Die Voraussetzung für das Gelingen war, daß die ganze Bewegung den Deutschen verborgen blieb. Tatsächlich war Moltke lange im Zweifel darüber, ob Bourbaki noch bei Bourges stehe oder nicht. Am 25. Dezember trafen Meldungen von Werder ein, die auf einen Abtransport der Armee Bourbakis nach dem östlichen Kriegsschauplatz hinwiesen. Dann aber ließ das Gefecht von Briare den gegenteiligen Eindruck zurück, und erst am 6. Januar war so viel Klarheit geschaffen, daß Moltke seine Maßregeln treffen konnte. Werder mußte so schnell wie möglich unterstützt werden. Aber während dieser General vorschlug, die Belagerung von Belfort aufzuheben, da er sie mit seinen schwachen Kräften wohl nicht würde decken können, und zunächst einer Entscheidung auszuweichen, ging auch hier Moltke in der Kühnheit seines Entwurfes bis an die äußerste Grenze, da er, trotz der verworrenen Lage, doch schon die Möglichkeit eines neuen großen Erfolges herausfühlte. Er nahm an, daß Bourbaki

Digitized by Google

sich zunächst gegen Belfort wenden werde. In diesem Falle sollte Werder sich ihm frontal vorlegen und ihn aufzuhalten suchen, während gleichzeitig andere Kräfte sich gegen seinen Rücken zu wenden hatten. Hierzu standen das nunmehr fast vollzählig bei Auxerre eingetroffene VII. Armeekorps und das II. bei Montargis zur Verfügung. Sie wurden unverzüglich in Marsch gesetzt und der Oberbefehl der gesamten deutschen Kräfte auf diesem Kriegsschauplatz dem General v. Manteuffel übertragen.

Freilich konnte Werder, ehe das Eingreifen der beiden Korps fühlbar wurde, von dem sehr überlegenen Feinde zurückgedrängt werden. Dann war die Belagerung von Belfort nicht mehr aufrecht zu erhalten und der Weg nach Süddeutschland den Franzosen geöffnet. Aber auch dann noch mußte früher oder später die Katastrophe über sie hereinbrechen; denn während sie am Rhein von neuem aufgehalten werden konnten, schnitt Manteuffel ihnen die Verbindungen ab und faßte sie endlich im Rücken.

So ergingen denn, trotzdem eine alarmierende Nachricht die andere jagte, mit unerschütterlicher Ruhe und vollendeter Klarheit Moltkes Befehle. Werder hatte eine Schlacht in einer die Belagerung von Belfort deckenden Stellung anzunehmen, Manteuffel auf Châlon sur Saône zu marschieren, das badische Kriegsministerium Maßregeln zur Verteidigung der Rhein-Linie zu treffen.

Was angesichts dieser durchdachten und energischen Maßregeln zur Herbeiführung eines großen Erfolges noch fehlte, besorgten die Franzosen selber durch die Schwerfälligkeit ihrer Bewegungen und ihre taktische Unbeholfenheit. Sie ließen Werder genug Zeit, sich ihnen an der Lisaine in befestigter Stellung vorzulegen, und als sie ihn, der alles in allem nur 48 000 Mann bei sich hatte, in der Zeit vom 15. bis 17. Januar mit 131 000 Mann angriffen, endete der Kampf mit einem neuen deutschen Siege! Zu dieser Zeit war Manteuffel bereits nahe herangekommen. Vor Bourbakis entsetzten Augen erhob sich das Gespenst der Umzingelung. Wirklich wäre er dem Schicksal Mac Mahons nicht entgangen, wenn Manteuffel es darauf angelegt hätte. Aber die Gefangennahme eines weiteren Heeres von über 100 000 Mann hätte den Deutschen Verlegenheiten bereitet. Es schien besser, es durch Hinüberdrängen über die nahe Schweizer Grenze zur Waffenstreckung zu zwingen. Unter diesem Gesichtspunkte ordnete Manteuffel mit Erfolg die Einzelheiten seiner Operationen an.

Schon vorher war auch im Norden die endgültige Entscheidung gefallen. Dort hatte an Manteuffels Stelle General v. Goeben den Oberbefehl und die Aufgabe übernommen, jeden neuen Entsatzversuch Faidherbes zurückzuweisen. Tatsächlich brach dieser, während man sich in Versailles zur Proklamierung des Deutschen Kaiserreiches rüstete, von Cambrai mit 37 000 Mann auf, um über St. Quentin das Tal der Oise zu gewinnen und an dieser entlang auf Paris vorzustoßen. Er wollte also den ihm an der Somme zwischen Péronne und Amiens gegenüberstehenden Goeben östlich umgehen — ein phantastischer Plan, der den Grundsatz jeder gesunden Strategie zu Lande und zu Wasser, „suche den Feind auf und schlage ihn", außer acht läßt. Goeben war nicht gesonnen, sich so nichtachtend behandeln zu lassen. Durch seine zahlreiche Kavallerie von den Maßnahmen des Gegners rechtzeitig unterrichtet, marschierte er auf beiden Seiten der Somme rechts ab und schritt, als einleitende Gefechte am 18. Januar die Fühlung hergestellt hatten, trotz nur ganz geringer numerischer Überlegenheit am folgenden Tage zum beiderseits umfassenden Angriff

Digitized by Google

gegen den auf den Höhen von St. Quentin in Stellung gegangenen Gegner. Diese meisterhaft angelegte und durchgeführte Operation trägt ganz den Stempel Moltkescher Feldherrnkunst — ein Beweis, wie es dem Chef des Generalstabes der Armee gelungen war, seinen Ideen im Heere Geltung zu verschaffen und jene Einheitlichkeit der Handlungen zu erzeugen, die im Kriege eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Erfolg ist. Wenn es Faidherbe an diesem Tage trotzdem gelang, der drohenden Umklammerung mit den Resten seiner total geschlagenen und zusammengeschossenen Truppen zu entfliehen, so hatte er das im wesentlichen dem Umstande zu danken, daß die damals noch nicht mit weittragender Schußwaffe ausgerüstete deutsche Kavallerie nicht imstande war, ihm die Rückzugsstraße auf Cambrai zu verlegen.

Am nämlichen Tage brach auch der letzte große Ausfall, den die Pariser Armee mit 90 000 Mann unternahm, bei St. Cloud und Buzenval unter dem Feuer des V. preußischen Armeekorps zusammen.

Damit war das Schicksal der Hauptstadt und ihrer Besatzung besiegelt. Unfähig, sich selbst zu befreien, und am Erfolg der Entsatzversuche sowie der Diversion Bourbakis verzweifelnd, blieb dem eingeschlossenen Heere nichts anderes übrig als die Kapitulation. Am 23. Januar erschien Jules Favre im deutschen Großen Hauptquartier mit der Bitte um Gewährung eines Waffenstillstandes. Er wurde, beginnend am 28. Januar, mit Ausnahme des südöstlichen Kriegsschauplatzes bewilligt. Dort trat Bourbakis Armee am 1. Februar auf Schweizer Gebiet über, während Belfort am 16. desselben Monats kapitulierte.

Ein Feldzug, der durch die Größe und Vollkommenheit seiner Waffenerfolge einzig dasteht in der Kriegsgeschichte, dessen politische Folgen für Deutschland sowohl wie für die ganze Welt von heute von noch nicht zu übersehender Bedeutung werden sollten, hatte damit sein Ende erreicht.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

# Die Lehre von der einheitlichen Reise.

## A. Einleitung.

### Seekriegsrechtlicher Zusammenhang der Interessen der Neutralen mit der Lehre von der einheitlichen Reise.

Das Hauptbestreben bei der Bildung des heute noch im Anfang seiner Entwicklung stehenden Seekriegsrechts besteht darin, zum Schutze des neutralen Handels den Kriegführenden Einschränkungen aufzuerlegen. Neutrale Waren sind an sich geschützt gegen Eingriffe der Kriegführenden; aber der neutrale Handel wird in Mitleidenschaft gezogen bei Handhabung des Konterbande- und des Blockaderechts. Das Interesse der Neutralen geht dahin, die aus diesen Rechten sich ergebende Gefährdung des Handels sachlich, zeitlich und räumlich auf das Mindestmaß zu beschränken. Hieraus ergibt sich die Bedeutung der Lehre von der einheitlichen Reise (voyage continu). Denn bei dieser Lehre handelt es sich um die Feststellung, wie weit die Rechte, die den Kriegführenden aus einer Verletzung ihrer berechtigten Interessen erstehen, sich zeitlich und räumlich erstrecken.

## B. Ausführung.

### I. Wie lautet der Lehrsatz?

Trotz der großen Rolle, die der Begriff „voyage continu" im Seekriegsrecht spielt, ist er nicht rechtlich festgelegt und unterliegt daher mannigfachen Deutungen. Übersetzt man den feststehenden französischen Ausdruck wortgetreu mit „einheitliche Reise" (vgl. das englische „continuous voyage") und nicht, wie es oft geschieht, mit „fortgesetzte Reise", so braucht man nicht verschiedene Bedeutungen für Blockade und Kriegskonterbande zu unterscheiden, sondern kann das ganze von dem Begriff umfaßte Gebiet durch folgende Fassung des Lehrsatzes umschreiben:

> „Wird von Neutralen durch die Reise eines Schiffes oder die Beförderung von Waren eine Handlung unternommen, die den Kriegskonterbande- oder Blockaderechten der Kriegführenden zuwiderläuft, so hat diese Handlung rechtliche, den Neutralen schädliche Folgen für die gesamte Dauer der Reise oder Beförderung."

### II. Was heißt das?

Was besagt dieser Lehrsatz? Es ist in ihm die Rede von Konterbande- und Blockaderechten der Kriegführenden. Die Kriegführenden haben das Recht, feindliche Häfen zu blockieren, d. h. sie von jedem, auch neutralem, Verkehr gänzlich abzuschließen.

---

Quellenangabe:

1. Seekriegsrechtliches Sammelheft. Berlin 1910. Reichs-Marine-Amt.
2. Conférence Navale de Londres. London, 14. November 1908.
3. Proceedings of the International Naval Conference held in London. London, März 1909.
4. Professor Dr. Niemeyer: Prinzipien des Seekriegsrechts.
5. Beiheft „Marine Rundschau", Januar 1910: Erläuterung zu den Ergebnissen der in London abgehaltenen Seekriegsrechts-Konferenz.

Digitized by Google

Sie haben ferner das Recht, die Zuführung von Konterbande an den Gegner zu verhindern. Diesen Rechten entspricht die Verpflichtung der Neutralen, nicht zu versuchen, einen Blockadegürtel zu durchbrechen oder einem der Gegner Konterbande zuzuführen. Eine Verletzung der genannten Rechte soll rechtliche, schädliche Folgen für die betreffenden Neutralen haben; über die Art und das Maß dieser Schädigung spricht sich der Lehrsatz nicht aus. Sein Schwerpunkt liegt vielmehr darin, daß diese Folgen für die ganze Dauer der Reise oder Beförderung wirksam sein sollen. Unter Reise eines Schiffes ist hierbei die gesamte Fahrt vom Ausgangshafen über alle Zwischenhäfen bis zum Endziel zu verstehen, unter Beförderung von Waren der gesamte Reiseweg aus den Händen des Absenders bis in die Hände des endgültigen Empfängers. Einige allgemein gehaltene Beispiele mögen die Tragweite dieser Lehre erläutern.

Grundlage: Krieg zwischen Frankreich und England. Ein deutscher Dampfer fährt von Singapore über Port Said, Genua, Gibraltar, Falmouth, Southampton, Antwerpen nach Hamburg.

Annahme a. Portsmouth einschl. Isle of Wight, Southampton und The Solent ist von Frankreich blockiert. Folge: Französische Kreuzer dürfen den Dampfer auf der Strecke Singapore—Southampton (wegen Absicht des Blockadebruchs), im Blockadegürtel vor Southampton (wegen Blockadebruchs) und auf der Strecke Southampton—Hamburg (wegen bereits erfolgten Blockadebruchs) aufbringen.

Annahme b. Der Dampfer hat Konterbande für Southampton an Bord. Folge: Er kann in gleicher Weise auf der ganzen Strecke Singapore—Hamburg aufgebracht werden (Absicht der Beförderung, Beförderung, erfolgte Beförderung).

Annahme c. Cornwall sei ein neutrales Land. Der Dampfer soll die Konterbande in Falmouth ausladen, von wo sie mittels Eisenbahn oder Küstenfahrzeug nach Southampton gebracht werden wird. Folge: Der Dampfer kann wiederum auf der ganzen Reise Singapore—Hamburg aufgebracht werden.

Vom Gesichtspunkt der Kriegführenden aus lassen sich allerlei Tatsachen erkennen, die dafür sprechen, diesen Standpunkt seerechtlicher Gesetzgebung einzunehmen.

### III. Was spricht für den Lehrsatz?

Es liegt kein Grund vor anzunehmen, daß ein Schiff, das nachweislich die Absicht hat, eine Blockade zu brechen oder Konterbande einem der Gegner zuzuführen, diese Absicht unterwegs noch aufgeben wird. Deshalb ist es gleichgültig, auf welchem Teil seiner Reise es aufgebracht wird. In vielen Fällen würde eine Macht, die Schiffe nur auf ihrer letzten unmittelbaren Fahrtstrecke zum feindlichen Hafen beschlagnahmen dürfte, damit in Wirklichkeit auf dies Recht ganz verzichten müssen, wenn sie nämlich die betreffenden Gewässer noch nicht beherrscht. Es ist für sie also eine Notwendigkeit, die Beschlagnahme auf einem früheren Teil der Fahrt des Schiffes auszuführen. Ferner sind die Seehandelsstraßen Lebensadern eines Landes und damit gewissermaßen ein Teil dieses Landes selbst. Auch wird sich eine für alle Fälle gültige Umschreibung des Kriegsherdes, auf den die kriegerischen Handlungen zu beschränken seien, für Seekriege kaum je finden lassen. Wenn das Ausladen der Konterbande in einem neutralen Hafen, von dem aus sie mit der Bahn weiter befördert werden soll,

Digitized by Google

die Konterbande schützt, so wird der neutrale Handel diesen Vorteil durch Anwendung von Deckadressen ausnutzen, und der Gegner wird machtlos dieser Zufuhr zusehen müssen. Wenn Schiffe auch wegen bereits ausgeführten Blockadebruchs oder bereits erfolgter Beförderung von Konterbande aufgebracht werden können, so hat das, wie die Anwendung der Lehre überhaupt, eine abschreckende Wirkung und stellt sich als erwünschtes Hilfsmittel der Kriegführung dar. Das Hilfsmittel der Abschreckung ist ferner besonders dem willkommen, der der schwer zu erfüllenden Forderung von der Wirksamkeit der Blockade gerecht werden will. Zudem ist es nicht möglich, eine langgestreckte Küste oder ein großes Inselreich wirksam zu blockieren, um auf diese einfachste Weise die Zufuhr von Konterbande zu verhindern.

### IV. Was spricht gegen den Lehrsatz?

Aber gerade im Zusammenhang mit der Forderung der tatsächlichen Wirksamkeit der Blockade bietet die Lehre von der einheitlichen Reise dem Juristen Angriffsflächen. Diese Forderung ist durch die Pariser Deklaration 1856 aufgestellt als das Ergebnis einer langen kampfreichen Entwicklung, und man wird sie schwerlich wieder fallen lassen. Ihre Berechtigung soll daher hier nicht untersucht werden. Wird sie aber anerkannt, so muß zugegeben werden, daß die Lehre von der einheitlichen Reise in Widerspruch zu ihr steht.

Ist die Blockade tatsächlich wirksam, so kann eben kein Schiff durch den Gürtel hindurchkommen, und eine Beschlagnahme vor Eintritt in den Blockadegürtel ist überflüssig. Es kommt hinzu, daß ein weit entfernter Hafen, nach dem ein Schiff bestimmt ist, zu Beginn der Reise des Schiffs zwar vielleicht blockiert ist, es aber längst nicht mehr zu sein braucht, wenn das Schiff bis zu ihm gelangt. Anderseits ist schon dadurch, daß ein Schiff die Blockade gebrochen hat, der Beweis erbracht, daß die Blockade nicht tatsächlich wirksam ist. Die Anwendung der Lehre auf die Blockade würde also eine teils nicht notwendige, teils unrechtmäßige Schädigung der Neutralen bedeuten.

Die Interessen der Neutralen sprechen überhaupt in jeder Beziehung gegen die Lehre. Am deutlichsten wird dies in dem Falle, daß die Konterbande in einem neutralen Hafen ausgeladen und von da aus zu Land oder auch auf einem andern Schiff über See weiterbefördert werden soll. Es wird erstens vorkommen, daß der Handel eines solchen neutralen Landes, z. B. Belgiens und Hollands, bei einer wesentlichen Verlängerung der allgemein gültigen Konterbandelisten nahezu ganz unterbunden wird, und zweitens, daß der Kaptor die feindliche Bestimmung und damit die Konterbande-Eigenschaft von Waren nachweisen kann, deren Verfrachter in der Tat keine Ahnung von dieser schließlichen feindlichen Bestimmung hatte. Die Durchführung der Lehre in diesem Punkte könnte also den betroffenen Staat aus seiner Neutralität herauszwingen oder könnte Unschuldige treffen.

### V. Welche Geltung hat der Lehrsatz in den seekriegsrechtlichen Bestimmungen erlangt?

Auf der Diagonale von Für und Wider bewegt sich nun die Bildung des Seekriegsrechts. Die Erörterung der Lehre von der einheitlichen Reise wurde von England in seinem Programm zur Londoner Seekriegsrechtskonferenz angeregt. Die

Digitized by Google

Lehre fand dann auch in der Londoner Erklärung über das Seekriegsrecht vom 26. Februar 1909 Berücksichtigung. Folgendes kommt darin zum Ausdruck, wenn der Betrachtung der zu Beginn dieser Abhandlung aufgestellte Lehrsatz zugrunde gelegt wird:

Die Lehre von der einheitlichen Reise ist verworfen für die Blockade, anerkannt für die Konterbande mit einschränkenden Ausnahmen für die relative Konterbande. —

Blockadebrecher dürfen also nur im Blockadegürtel selbst aufgebracht werden und während der Dauer einer dem Blockadebruch sich unmittelbar anschließenden, ununterbrochenen Verfolgung durch ein Schiff des Blockadegeschwaders. Absolute Konterbande kann während der ganzen Reise des Schiffs beschlagnahmt werden, auch wenn der letzte Teil der Beförderung zur See nach Umladung auf ein anderes Schiff in einem neutralen Hafen oder zu Land über neutrales Gebiet erfolgen soll. Relative Konterbande hingegen kann zwar ebenfalls während der ganzen Reise beschlagnahmt werden, doch ist sie vor dieser Maßnahme geschützt, wenn sie in einem neutralen Zwischenhafen ausgeladen werden soll. Zwei Zusatzbestimmungen kommen hinzu: 1. Ein Schiff darf wegen bereits erfolgter Beförderung von Konterbande nicht aufgebracht werden; 2. die Einschränkung, daß relative Konterbande durch die Absicht der Ausladung in einem neutralen Zwischenhafen geschützt sei, fällt fort, wenn das feindliche Gebiet, für das sie schließlich bestimmt ist, keine Seegrenzen hat.

## VI. Wie wird der Lehrsatz demnach praktisch angewandt?

Wie stark die Einschränkung ist, die die theoretische Wirksamkeit des Lehrsatzes durch diese einengende Umgrenzung seines Geltungsbereichs erfährt, erhellt, wenn die bereits angeführten Beispiele unter den Einfluß der Londoner Erklärung gestellt werden.

Grundlage: Krieg Frankreich—England. Reise eines deutschen Dampfers Singapore, . . . Falmouth, Southampton . . . Hamburg.

Annahme a. Portsmouth einschl. Southampton von Frankreich blockiert. Folge: Französische Kreuzer dürfen den Dampfer nur im Blockadegürtel selbst während seines Ein- oder Auslaufens aufbringen, aber nicht zwischen Singapore und dem Blockadegürtel, auch nicht zwischen Southampton und Hamburg. Jedoch darf ein Kreuzer des Blockadegürtels die Verfolgung des Dampfers, nachdem dieser auslaufend die Blockade gebrochen hat, bis zum Schluß der Reise des Dampfers fortsetzen, allerdings zwischen Antwerpen und Hamburg nur dann noch, wenn er außerhalb der Küstengewässer von Antwerpen gewartet hat, bis der Dampfer wieder ausgelaufen ist.

Annahme b. Der Dampfer hat Konterbande für Southampton an Bord. Folge: Er unterliegt der Aufbringung auf der Strecke Singapore—Southampton, aber nicht mehr zwischen Southampton und Hamburg. Es ist gleichgültig, ob es sich um absolute oder relative Konterbande handelt.

Annahme c. Cornwall neutral; der Dampfer soll die Konterbande in Falmouth ausladen, von wo sie durch einen Küstenfahrer oder mit der Eisenbahn nach Southampton gebracht werden wird.

α) Es ist absolute Konterbande. Folge: Der Dampfer kann auf der Strecke Singapore—Falmouth aufgebracht werden.

Digitized by Google

β) Es ist relative Konterbande. Folge: Der Dampfer kann überhaupt nicht aufgebracht werden.

Diese Zusammenstellung gibt ein Bild davon, in welcher Weise die Lehre von voyage continu nach den Beschlüssen der Londoner Seekriegsrechtskonferenz angewandt werden soll. Aber dies ist gewissermaßen nur die Rotstiftzeichnung; lebendige Farben erhält das Bild erst, wenn an Stelle der Bezeichnungen „absolute und relative Konterbande" bestimmte Begriffe wie Geschütze, Kohlen, Lebensmittel gesetzt und wenn dabei bestimmte Länder genannt werden. Es zeigt sich dann sofort, welch hohe politische Bedeutung die Beachtung oder Nichtbeachtung der aufgeführten Bestimmungen in einem künftigen Seekrieg wird haben müssen. Es wird dann auch offensichtlich, daß manchem Staat die Innehaltung einiger der Grundsätze, besonders des unter c. β) genannten, in gewissen Fällen sehr schwer fallen wird.

## VII. Was haben andere darüber gesagt?

Hierauf machte schon Professor Niemeyer in seinem Vortrag „Prinzipien des Seekriegsrechts" aufmerksam, den er in Wien noch während der Tagung der Londoner Konferenz hielt. Das Neueste, was ihm an gültigem Recht vorlag, war also die Pariser Deklaration. An der Hand des Leitsatzes des Hugo Grotius: „Omnia licere in bello, quae necessaria sunt ad finem belli" kam er zur Verwerfung der Lehre von voyage continu nicht nur für die Blockade, sondern auch für die Konterbande, da in keinem der beiden Fälle die Wegnahme der Waren oder des Schiffs nach dem Grundsatz von voyage continu ein necessarium ad finem belli sei. Die Londoner Seekriegsrechtskonferenz ist, wie geschildert, zu einem andern Ergebnis gekommen.

Dieses Ergebnis wurde in dem Beiheft zur „Marine-Rundschau" (Januarheft 1910): „Erläuterungen zu den Ergebnissen der Londoner Seekriegsrechts-Konferenz" in getreuer Anlehnung an den Kommentar des Redaktionsausschusses der Londoner Konferenz so dargestellt, als sei die Lehre von der einheitlichen Reise nicht nur für die Blockade, sondern auch für die relative Konterbande verworfen. Diese Folgerung, von der die vorliegende Darstellung abweicht, beruht darauf, daß in dem genannten Beiheft wie auch in dem Kommentar selbst, dem aufgekommenen Sprachgebrauch folgend, der Begriff voyage continu für die Blockade in dem Sinne von „einheitliche Reise", für die Konterbande hingegen nur in dem Sinne von „fortgesetzte Reise" angewandt ist. In der gegenwärtigen Abhandlung ist aber mit Absicht auf den beiden Fällen gemeinsamen, grundsätzlichen und charakteristischen Umstand zurückgegriffen, daß es sich stets um Folgen einer Tat handelt, die noch gar nicht begangen ist oder in der Vergangenheit schon vollendet ist. Der Fall der „fortgesetzten Reise" ist in der hier aufgestellten Form des Lehrsatzes mit einbegriffen, desgleichen die Fälle, in denen Konterbande bereits befördert oder eine Blockade bereits gebrochen ist. Und diese, die rechtlichen Verhältnisse von Blockade und Konterbande umfassende Gestaltung des Lehrsatzes schien berechtigt, da in ihr das tatsächlich vorhandene, beiden Verhältnissen gemeinsame Prinzip zum Ausdruck kommt. Von ihr ausgehend, wird man zu richtigen Schlüssen und richtigen sachlichen Forderungen kommen; sie bietet den Vorteil eines einheitlichen Gesichtspunktes zur Betrachtung dieses Teiles des seerechtlichen Gebiets.

Digitized by Google

## C. Schluß.

### Stellungnahme der verschiedenen Mächte.

Die Stellungnahme der verschiedenen Mächte zur Frage von voyage continu geht aus den Memoranden hervor, die zur Vorbereitung der Seekriegsrechts-Konferenz eingereicht wurden (siehe sogenanntes „Rotes Buch", „Conférence Navale de Londres"). Es ist zu erkennen, daß die Kontinentalstaaten im Gegensatz zu den reinen Seestaaten (Vereinigte Staaten, Großbritannien, Japan) im allgemeinen der Ablehnung der Lehre zuneigen. Eine besondere und sehr beachtenswerte Stellung nehmen die Vereinigten Staaten ein, mit deren von jeher konsequent vertretener Ablehnung der Effektivität der Blockade und des Enteignungsrechts die uneingeschränkte Befürwortung der Lehre von voyage continu in innigem, logischem Zusammenhang steht.

v. Türcke.

Digitized by Google

# Flottengesetznovelle und Marineetat in Frankreich.

Die Verhandlungen in der Kammer über den französischen Marineetat haben im Februar ihren Anfang genommen. Trotzdem der Marineminister beantragt hatte, die Beratungen über die Pulverfrage erst in letzter Linie vorzunehmen, um die eigentlichen Verhandlungen über den Marineetat nicht unnötig zu verzögern, blieb die Kammer bei ihrem schon im Vorjahre gefaßten Entschluß, die Pulverfrage als besonders dringlich zuerst zu erledigen. Diese siebentägige Verhandlung hat im Grunde genommen wenig Neues zutage gefördert. Anscheinend bleibt alles beim alten, denn sowohl der Marine- wie der Kriegsminister haben sich für die Aufrechterhaltung des Pulver-Monopols ausgesprochen, wie es auch von dem Marine-Berichterstatter M. Painlevé in seinem ausführlichen Bericht für wünschenswert gehalten wird.

Am 11. Februar begannen die eigentlichen Etatsberatungen. Der Marineminister wies gleich zu Anfang in einer längeren Rede darauf hin, daß Frankreich das jetzt erlangte Übergewicht im Mittelmeer nicht wieder aufgeben werde. Das schnelle Anwachsen der verschiedenen Mittelmeerflotten zwinge Frankreich, das Flottenprogramm von 1910 anstatt bis zum Jahre 1920 schon bis 1917 durchzuführen. Mit der im Jahre 1913 beginnenden Beschleunigung der Bauzeit ist der erste Schritt zur Erreichung dieses Zieles bereits getan. Der Marineminister scheint mit einem Ausbau der Flotte in dem Rahmen der von M. de Lanessan eingebrachten Flottengesetznovelle einverstanden zu sein und mit ihrer Annahme durch Kammer und Senat zu rechnen. Diese Novelle und das Rekrutierungsgesetz sollen nach Möglichkeit noch vor Ostern beraten werden.

## Die Novelle zum französischen Flottengesetz.

Der frühere Marineminister M. de Lanessan hatte im Vorjahre der Kammer einen Beschluß folgenden Inhalts vorgeschlagen: „Die Kammer hält das Flottengesetz von 1910 in seiner jetzigen Fassung für unzureichend, da es der französischen Flotte nicht gestattet, in den drei Meeren, die Frankreich umspülen, die Rolle zu spielen, die dem Ansehen und der Würde Frankreichs entspricht. Die Kammer erwartet deshalb von dem Marineminister, daß er möglichst bald eine Novelle einbringt, welche den Bau von 8 Linienschiffen vor dem Jahre 1920 außer den nach dem Flottengesetz zu bauenden sicherstellt. Diese Linienschiffe müssen allen schwimmenden oder noch auf Stapel zu legenden Linienschiffen der europäischen Mächte ebenbürtig oder überlegen sein."

Die Marinekommission beauftragte M. de Lanessan diesen Antrag für einen Beschluß in einen Gesetzesvorschlag umzuarbeiten, um ihm größeren Nachdruck zu verleihen. Gleichzeitig forderte der Vorsitzende der Kommission M. de Lanessan auf, in dem Gesetzesvorschlag außer den 8 Linienschiffen auch eine Vermehrung der Zerstörer und eine Beschleunigung des Kreuzerbaues zu verlangen.

Digitized by Google

M. de Lanessan hat darauf der Kammer folgenden Gesetzesvorschlag vorgelegt:

Artikel 1. Die Regierung wird ermächtigt, außer den durch das Flottengesetz festgelegten Neubauten folgende Schiffe auf Stapel zu legen:

8 Linienschiffe, um die Zahl der zur aktiven Schlachtflotte gehörenden Schiffe von 28 auf 36 zu erhöhen;

58 Zerstörer, damit zusammen mit den 52 bewilligten Zerstörern im ganzen 110 Zerstörer verfügbar sind;

4 Kleine Kreuzer, die nach dem Flottengesetz erst 1916 zu bauen sind, dürfen sofort auf Stapel gelegt werden, um die Zahl der Kreuzer von 6 auf 10 zu erhöhen.

Artikel 2. Diese Neubauten müssen am 1. Januar 1920 fertiggestellt sein.

In einem ausführlichen Bericht sucht M. de Lanessan die Notwendigkeit dieses Gesetzesvorschlages in erster Linie mit dem Anwachsen der Flotten des Dreibundes folgendermaßen zu begründen:

„Ein kurzer Rückblick auf die Geschichte des französischen Flottenbaues zeigt, daß der Conseil supérieur de la Marine bereits im Jahre 1906 auf die Notwendigkeit hingewiesen hat, eine Flotte in Stärke von 38 Linienschiffen und 36 Panzerkreuzern auszubauen. Im Jahre 1909 hat der Conseil supérieur mit Rücksicht auf die Stärke der Dreibund-Flotten 45 Linienschiffe und 12 Aufklärungsschiffe für nötig gehalten. Eine Verwirklichung dieses Planes hätte Frankreich stark genug gemacht, sogar allein mit Aussicht auf Erfolg dem Dreibund entgegentreten zu können. Aber aus Sparsamkeitsgründen hat der Conseil supérieur im Jahre 1910 dieses Programm nochmals beschnitten und sich mit 28 Linienschiffen und 10 Kreuzern für zufrieden erklärt. Wohin dies führen muß, zeigt ein Vergleich der Flotten des Dreibundes mit der Frankreichs nach dem voraussichtlichen Stande am 1. Januar 1917."

Nach M. de Lanessans Berechnung ergibt sich folgender Schiffsbestand:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Frankreich: | 20 | Linienschiffe | darunter | 9 | Großkampfschiffe, |
| | 7 | Panzerkreuzer | | — | |
| Deutschland: | 32 | Linienschiffe | = | 17 | = |
| | 14 | Panzerkreuzer | = | 6 | = |
| Italien: | 14 | Linienschiffe | = | 8 | = |
| Österreich: | 13 | = | = | 4 | = |

Bei dem folgenden Stärkevergleich schaltet M. de Lanessan zunächst Deutschland aus.

„Die sich aus obiger Aufstellung ergebende Überlegenheit in der Schiffszahl wird auch durch die Anzahl der schweren Geschütze bestätigt. Die vereinigten italienischen und österreichischen Flotten können in einem laufenden Gefecht 55 schwere Geschütze mehr ins Feuer bringen als die französische Flotte. Im Jahre 1917 ist die französische Flotte allein den verbündeten Flotten nicht mehr gewachsen, und zur Aufrechterhaltung der Seeherrschaft im westlichen Mittelmeer muß mit einer Unterstützung durch die

Digitized by Google

englische Flotte gerechnet werden. Daß man sich hierüber in England klar ist, wurde während der letzten Monate in militärischen und Pressekreisen oft genug betont." *)

In seinen weiteren Betrachtungen behandelt M. de Lanessan „Die Flottenfrage im Mittelmeer" und „Die Flottenfrage im Ozean". Zur ersteren schreibt er: „Seit Faschoda ist Englands Übergewicht im Mittelmeer allgemein anerkannt und durch den Ausbau von Gibraltar und Malta dauernd gefestigt worden. Alle Welt weiß, daß England sich in letzter Zeit den französischen und spanischen Gelüsten auf Marokko und den italienischen auf Tripolis willfährig gezeigt hat, um daraus für seine eigenen Interessen im Mittelmeer Nutzen zu ziehen. Bis zum Jahre 1906 war England unumstrittener Herr des Mittelmeeres.

Das unerwartet schnelle Anwachsen der deutschen Flotte zwang England, einen Teil der Seestreitkräfte aus dem Mittelmeer zur Verstärkung der home fleet nach dem Norden zurückzuziehen. Die Verstärkung der italienischen und österreichischen Flotten in den letzten Jahren und die Besitzergreifung von Tripolis haben im Verein mit der Verschiebung des Stärkeverhältnisses im Norden Englands Übergewicht im Mittelmeer ins Wanken gebracht. Um gleichzeitig im Norden Deutschland und im Mittelmeer den Verbündeten Deutschlands die Stange halten zu können, müßte England hohe Kosten zur Vergrößerung seiner Flotte aufwenden. Als Ausweg wurde ein Schutz- und Trutzbündnis zwischen England und Frankreich in der Presse beider Länder nach allen Richtungen hin erwogen. Auffallen muß es, daß hierbei Rußlands von englischer Seite nirgends Erwähnung getan wurde. In England scheint wenig Stimmung dafür zu sein, der russischen Flotte die Dardanellen zu öffnen. Man ist aber zu dem Schluß gekommen, daß ein offenes Bündnis zwischen England und Frankreich eher gelegentlich den Anlaß zu einem allgemeinen Kriege geben würde, als daß es eine sichere Gewähr für den Weltfrieden wäre. Anstatt daß England den Schutz seiner Interessen im Mittelmeer Frankreich übertrug und dafür seine gesamten Seestreitkräfte im Norden vereinigte, um gleichzeitig die Sicherung der französischen Nordküste und des Kanals mit zu übernehmen, entsandte es von neuem Schiffe ins Mittelmeer, eingedenk des Ausspruches Lord Beresfords: „Es ist das erste Zeichen des Verfalles für eine Nation, wenn es durch eine andere seine Interessen vertreten und seine Arbeiten verrichten läßt." M. Poincaré brachte im April 1912 bei der Enthüllung des Denkmals für den verstorbenen König Eduard VII. in Cannes dem englischen Admiral gegenüber den französischen Standpunkt in folgenden Worten zum Ausdruck:

„Frankreich ist sich seiner großen Aufgaben bewußt und denkt nicht daran, einen seiner Nachbarn anzugreifen oder herauszufordern; aber es hat klar erkannt,

*) Die obige Aufstellung entspricht nicht mehr ganz der Wirklichkeit:

Frankreich wird voraussichtlich am 1. Januar 1917 über 22 Linienschiffe — darunter 11 Großkampfschiffe — verfügen, da nach einem erst nach dem Erscheinen der Novelle bekanntgegebenen Ministerialerlaß die beiden Schiffe des Etats für 1914 schon am 1. Oktober 1913 auf Stapel gelegt werden sollen. Es ist anzunehmen, daß diese beiden Schiffe am 1. Januar 1917 kriegsbereit sind.

Bei den Angaben über die Flotten des Dreibundes sind die Schiffe des Etats 1913 ebenfalls nur zum Teil berücksichtigt. Jedenfalls bleibt aber die von M. de Lanessan gezogene Schlußfolgerung richtig, daß die verbündeten Flotten am 1. Januar 1917 der französischen Flotte an Schiffszahl überlegen sind.



Digitized by Google

daß es, um selbst nicht angegriffen oder herausgefordert zu werden, zu Lande und zu Wasser Streitkräfte haben muß, die die Achtung vor seiner Ehre und den Schutz seiner Interessen verbürgen können."

Die Verlegung des III. Geschwaders ins Mittelmeer war der erste Schritt, diesen Worten Nachdruck zu verleihen. Diese Maßnahme allein genügt nicht. Nur der schleunige Ausbau der französischen Flotte in der vorgeschlagenen Weise kann die Seeherrschaft Frankreichs im westlichen Mittelmeer gewährleisten. Die von England erkannte Notwendigkeit und seine Absicht, starke Seestreitkräfte zum Schutze seiner Interessen im Mittelmeer zu unterhalten, ermöglicht es uns, unseren Rüstungen eine gewisse Beschränkung aufzuerlegen. Für Frankreich genügen 3 Geschwader zu 6 Linienschiffen mit 2 Divisionen von je 3 Panzerkreuzern und 55 Zerstörern, um im Verein mit den englischen Geschwadern von Gibraltar und Malta gegenüber den Flotten des Dreibundes unumstrittene Herren im Mittelmeer zu sein.

Man könnte das Mittelmeer zwischen Frankreich, Spanien, Italien und England so in vier Interessensphären teilen, daß Frankreich und Spanien im westlichen, Italien und England im östlichen Mittelmeer das Übergewicht hätten. Ein dauerndes Einvernehmen würde aber an den entgegengesetzten Interessen des Dreibundes und der Entente cordiale scheitern. Wie die Zukunft sich auch gestalten möge, es kommt immer wieder darauf hinaus: Frankreich muß stark genug sein, allein die Seeherrschaft im westlichen Mittelmeer für sich sicherstellen zu können, während England seine Interessen im östlichen Mittelmeer zu verteidigen hat."

Hiermit schließt M. de Lanessan seine Betrachtungen über die Mittelmeerfrage. Von den geforderten 36 Linienschiffen will er nur 18 zur Aufrechterhaltung der französischen Seeherrschaft im Mittelmeer verwendet wissen. Die Vereinigung sämtlicher Seestreitkräfte im Mittelmeer, die eine Entblößung des Nordens zur Folge hat, betrachtet er also nur als einen vorläufigen Notbehelf. Seine Ansichten über diese Fragen entwickelt er in dem folgenden Teil seiner Abhandlung:

## „Die Flottenfrage im Ozean."

Diese Betrachtungen beginnen mit einem Stärkevergleich zwischen England und Deutschland, wobei M. de Lanessan darauf hinweist, daß das augenblickliche Übergewicht Englands durch unvorhergesehene Ereignisse in einem Kriege zugunsten Deutschlands verringert werden könne. Er fährt dann fort:

„Auf eine Unterstützung durch die russische Flotte ist in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Solange die Dardanellen für alle Nationen gesperrt sind, kommt die Schwarze Meer-Flotte nicht in Frage. Die Baltische Flotte wird wahrscheinlich von der deutschen am Auslaufen aus der Ostsee gehindert; sollte es ihr trotzdem gelingen, unbehelligt die dänischen Gewässer zu passieren, so fehlen ihr jegliche Stützpunkte in der Nordsee. Mit dem Indienstkommen der russischen Großkampfschiffe ist der Stützpunktfrage wieder erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen. Wie in früheren Zeiten Villefranche, so müßte dann die Reede von la Charente bei Rochefort als Stützpunkt für die russische Flotte hergerichtet werden; die Reede von Trouséés wäre für diese Zwecke ebenfalls geeignet.

Digitized by Google

Auch auf dem Lande ist zu Beginn des Krieges mit einer Unterstützung durch Rußland nicht zu rechnen, da es selbst genug an seinen eigenen Grenzen zu tun haben wird. Frankreich ist hier also auf sich allein angewiesen und kann dem 705 000 Mann starken Heere Deutschlands nur 500 000 Mann entgegenstellen. England könnte helfen, aber wird es den Versuch wagen, eine Armee von 150 000 bis 200 000 Mann ohne genügenden Schutz durch eine starke Flotte auf dem Festlande zu landen? Die Notwendigkeit, seine eigenen ausgedehnten Küsten zu schützen, verbietet es England, mit Rücksicht auf die Invasionsgefahr, der es durch Deutschland ausgesetzt ist, seine Streitkräfte zur Deckung der Transportflotte zu verwenden. Frankreich muß also den englischen Truppentransport schützen. Aber nur Linienschiffe können einen ausreichenden Schutz bieten, und über diese verfügt Frankreich nicht. Ihre Hauptaufgabe ist die Sicherung der englischen Truppentransporte; in zweiter Linie kommt der Schutz der Nord- und Westküste Frankreichs.

Die Annahme, daß die jetzt vorhandenen Zerstörer und Unterseeboote einen ausreichenden Schutz bieten können, ist ein Unding. Das Unterseeboot ist eine Tagwaffe, der Zerstörer kämpft in der Nacht, aber beide sind sie nicht in der Lage, Truppentransporte zu decken oder eine feindliche Landung, die durch Linienschiffe und Kreuzer geschützt wird, zu verhindern. Folgender Ausspruch des Admirals Darieus verdient volle Beachtung:

„Inwiefern wäre für eine deutsche, die See unumschränkt beherrschende Flotte die Landung bedeutender Truppenmassen an beliebigen Punkten unserer normannischen, bretonischen Küsten oder sonstwo schwieriger als für die japanische Marine die Ausschiffung Hunderttausender in Chemulpo und an der mandschurischen Küste?"

Solange aber Frankreich im Norden keine Linienschiffe hat, solange hat eben Deutschland die unbedingte Seeherrschaft und solange ist es in der Lage, Landungen an der französischen Küste vorzunehmen. Die französischen Armeen in den Vogesen haben aber nur volle Bewegungsfreiheit, wenn eine Landung in ihrem Rücken unmöglich ist. Dies kann nur durch eine starke Flotte, die von zahlreichen Zerstörern und Unterseebooten unterstützt wird, sichergestellt werden."

Je näher M. de Lanessan seinem eigentlichen Ziele kommt, desto weniger zieht er ein Mitwirken der englischen Flotte in Betracht, bis er schließlich nur von einem Kriege zwischen Deutschland und Frankreich spricht.

In dem folgenden und letzten Teile seiner Abhandlung „Notwendigkeit einer unverzüglichen Vergrößerung des französischen Flottenprogramms" begründet M. de Lanessan nochmals zusammenfassend die Notwendigkeit einer sofortigen Flottenvermehrung. Er geht noch über den voraussichtlichen Bestand des Jahres 1917 hinaus und stellt fest, daß im Jahre 1920 die Flotten des Dreibundes im Mittelmeer über 23 Linienschiffe — darunter 12 oder 16 Großkampfschiffe — verfügen werden. M. de Lanessan schlägt deshalb folgende Verteilung und Vermehrung der französischen Seestreitkräfte vor:

„Wenn Frankreich in einem Kriege auf sich allein angewiesen wäre, bliebe ihm nichts anderes übrig, als die durch das Flottengesetz von 1910 bewilligten 28 Linien-



Digitized by Google

schiffe zur Aufrechterhaltung der Seeherrschaft im Mittelmeer zu verwenden. Dank der Entente cordiale und der Notwendigkeit für England, 2 Geschwader im Mittelmeer zu unterhalten, genügt für Frankreich eine Flotte von 18 Linienschiffen in diesen Gewässern.

Von den bewilligten 28 Linienschiffen bleiben also 10 für den Norden verfügbar. Dies genügt aber nicht für eine tatkräftige Unterstützung Englands. Da es Frankreich weder an Geld noch an Leuten fehlt, ist nur eine Erweiterung des Flottengesetzes nötig, um diesem Mangel abzuhelfen. Eine Vermehrung um 8 Linienschiffe ist ausreichend, um Frankreich auch im Norden stark genug zu machen. Staats- und Privatwerften sind in der Lage, diesen erhöhten Anforderungen gerecht zu werden.

Je eine Flotte von 18 Linienschiffen, im Mittelmeer im Verein mit den englischen Geschwadern von Malta und Gibraltar, im Norden im Verein mit der englischen Heimatflotte und der russischen Baltischen Flotte, ist die beste Sicherheit für die Aufrechterhaltung der Seeherrschaft der Entente cordiale auf allen Meeren und somit auch für die Erhaltung des allgemeinen Weltfriedens."

Bezüglich der Kreuzer und Zerstörer faßt M. de Lanessan sich bedeutend kürzer:

„Zu einer modernen Flotte gehören schnelle Kreuzer und Zerstörer. Die Manöver des letzten Jahres haben die ungenügende Geschwindigkeit der französischen Panzerkreuzer bewiesen. Der Bau schneller Kreuzer von 3000 bis 4000 t ist deshalb sofort und nicht erst im Jahre 1916 in Angriff zu nehmen.

Die seit vorigem Jahre durchgeführte direkte Unterstellung der Zerstörerflottillen unter die Geschwader hat große Vorteile. Mit einer Vermehrung der Geschwader muß die Vermehrung der Zerstörer gleichen Schritt halten. Bis zum Jahre 1920 müssen anstatt der bewilligten 52 Zerstörer 110 gebaut werden."

Hiermit schließt der Gesetzesvorschlag von M. de Lanessan. Es ist anzunehmen, daß dieser Vorschlag, da er von der Marinekommission selbst ausgegangen ist, in der Kammer und im Senat ohne Schwierigkeiten angenommen wird. Die Verteilung der nötigen Mehrforderungen auf die Budgets der nächsten Jahre wird ein nicht unwesentliches Anwachsen des Marineetats zur Folge haben.

## Der Marineetat 1913/14.

Zum ersten Male überschreitet der französische Marineetat die Summe von 500 Mill. Francs. Der Voranschlag des Marineministeriums betrug 461 Mill. Francs, zur Ausführung des Flottengesetzes dürfen aber noch 54 Mill. Francs über den Etat verbraucht werden. Nachdem die Budgetkommission 4 Mill. Francs gestrichen hatte, ist der Etat in einer Gesamthöhe von 511 Mill. Francs in der Kammer zur Beratung gekommen und nach kurzer Besprechung angenommen worden. Es ist zu erwarten, daß der Annahme durch den Senat keine Schwierigkeiten entgegenstehen werden.

Die Budgetkommission hatte wie im Vorjahre den Abgeordneten Mathematikprofessor Painlevé mit der Abfassung einer Denkschrift zum Marineetat beauftragt. Painlevé hat sich bemüht, dieser Aufgabe gerecht zu werden, indem er eingehend alle Gebiete der Marine untersucht und rücksichtslos Schäden und Mängel aufdeckt.

Digitized by Google

Er beginnt seinen umfangreichen Bericht mit einer kurzen Zusammenfassung der Aufgaben, die der französischen Marine zufallen und die den Staat zwingen, so große Summen für seine Seestreitkräfte zu opfern. Diese Betrachtungen klingen aus in die Forderung: „Offensive im Mittelmeer, tatkräftige Defensive im Kanal, das ist die doppelte Aufgabe, die zu erfüllen die Gliederung unserer Seestreitkräfte uns erlauben muß."

Bevor M. Painlevé auf den eigentlichen Etat eingeht, berührt er sämtliche Gebiete der Marine und sucht den Leser mit allen Einzelheiten vertraut zu machen. Er teilt seinen Bericht in folgende fünf Hauptkapitel:

1. Die Seestreitkräfte.
2. Pulver und Munition.
3. Versorgung der Marine.
4. Seemännische Bevölkerung.
5. Das Budget.

Zu 1. Die Seestreitkräfte äußert M. Painlevé sich folgendermaßen:

Frankreich hat mit der Vereinigung seiner Geschwader im Mittelmeer gezeigt, daß es gewillt ist, die Seeherrschaft im westlichen Mittelmeer für sich in Anspruch zu nehmen. Man darf aber nicht vergessen, daß mit Schiffen allein die Seeherrschaft nicht aufrechterhalten werden kann, sondern daß die Stützpunkte für die Schiffe fast eine gleich große Rolle im Seekriege spielen. Toulon und Bizerta sind noch nicht in der Lage, nach Indienststellung der „Jean-Bart"-Klasse diesen Aufgaben gerecht zu werden, da jetzt schon die „Danton"-Klasse wegen ungenügender Tiefenverhältnisse in diesen Häfen in ihrer Bewegungsfreiheit beschränkt ist.

„Ein Flottenplan darf es nicht genug sein lassen mit dem Bau von Schiffen, sondern muß rechtzeitig alle Arbeiten vorsehen, die die fertige Flotte zum aktiven Dienstbetriebe braucht."

Ein schleuniger Ausbau dieser Häfen ist notwendig. Die zum Teil auf Weichbildpolitik zurückzuführenden Klagen der Nordhäfen über eine Entblößung der Küsten haben keine Berechtigung. Bei der ausreichenden Verteidigung durch Zerstörer, Unterseeboote und Küstenartillerie ist der Gedanke an eine deutsche Landung lächerlich.

Die Einführung eines Flottenkommandos ist unerläßlich, nachdem so viele Schiffe unter einem Befehl vereinigt worden sind.

Was den Kampfwert der einzelnen Schiffe betrifft, so ist Frankreich mit Artillerie und Panzer nicht im Rückstande, wohl aber mit der Geschwindigkeit. Die 1913 zu bauenden Schiffe müssen mindestens 23 kn laufen. Die Schwäche, die in dem gänzlichen Fehlen moderner Panzerkreuzer besteht, muß durch den sofortigen Bau von 6 cuirassés-croiseurs behoben werden.

Die Organisation der Zerstörer, ihre direkte Unterstellung unter die Geschwader ist zweckmäßig. Das Fehlen kleiner, schneller Kreuzer setzt sie in ihrer Verwendungsmöglichkeit erheblich herab.

Das Unterseebootswesen ist in einer glücklichen Entwicklung begriffen. Das 400 t-Boot ist in jeder Beziehung vollkommen. Deshalb ist es nicht gerechtfertigt,

Digitized by Google

plötzlich große Summen anzuwenden für den Bau von 800 t-Booten, über deren Brauchbarkeit noch keine Erfahrungen vorliegen."

In einem Vergleich des deutschen Unterseebootswesens mit dem französischen erkennt M. Painlevé die deutschen Erfolge offen an. Das anfängliche Zurückhalten Deutschlands in der Unterseebootsfrage sei begründet gewesen in der Absicht, zunächst eine starke Linienschiffsflotte zu bauen. Nach Erreichung dieses Zieles habe man dem Unterseebootswesen erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet und in kurzer Zeit Vortreffliches geleistet. Die vorzüglichen Motoren der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg seien Deutschland besonders zustatten gekommen. Die deutschen Unterseeboote bilden in einem Seekriege ein nicht zu unterschätzendes Machtmittel.

Über das französische Unterseebootswesen schreibt M. Painlevé:

„Niemand wird bestreiten, daß die langjährigen Erfahrungen Frankreichs Deutschland zugute gekommen sind. Frankreich war lange Zeit die einzige Nation, welche über brauchbare Unterseeboote verfügte, jetzt hat England 73, Frankreich nur 69 Unterseeboote. Deutschland wird in kurzer Zeit über einige 30 verfügen und hierbei ist zu berücksichtigen, daß es alles vorzüglich ausgerüstete Boote mit großem Aktionsradius sind, während Frankreich noch alte Boote in Dienst hat, die nicht zu Angriffszwecken verwendet werden können.

Nach dem Vorbilde Deutschlands und Englands müssen den Unterseebooten schnelle Kreuzer und Mutterschiffe zugeteilt werden. Dem Zusammenarbeiten von Unterseebooten und Flugzeugen ist erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die von der Regierung für das Marineflugwesen angewendeten Mittel sind unzureichend. Eine Überflügelung durch Deutschland auch auf diesem Gebiete muß unter allen Umständen vermieden werden."

M. Painlevé schließt diese Betrachtungen folgendermaßen:

„Das Unterseeboot ist im Seekriege die Waffe, die dem französischen Temperament am meisten zusagt. Wie das Flugzeug verlangt es Mannhaftigkeit des einzelnen, Kaltblütigkeit und Entschlossenheit in Gefahr und Gefecht."

Bei der Personalfrage geht M. Painlevé näher auf die Ausbildung der Unteroffiziere ein, er warnt vor zu zahlreichen Examen, die die Unteroffiziere vor weiterer Kapitulation zurückschrecken.

Eine Verschmelzung des Seeoffizier- und Ingenieurkorps hält er für unzweckmäßig.

Baldige Beratung des Rekrutierungsgesetzes ist erwünscht, um dem Personalmangel rechtzeitig vorzubeugen.

### Zu 2. Pulver und Munition.

Beim Lesen dieser Abhandlung gewinnt man die Überzeugung, daß M. Painlevé der Pulverfrage seine besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat, wobei ihm Sachkenntnis und technisches Verständnis zugute gekommen sind. Auf Einzelheiten einzugehen würde zu weit führen, erwähnt seien hier nur die folgenden von ihm gemachten drei Vorschläge:

a) Aufrechterhaltung des status quo, aber Vermehrung der Feuerwerksingenieure, Verbesserung der Pulverfabriken, Überweisung einer Pulverfabrik an die Marine.

Digitized by Google

b) Zulassung einer oder mehrerer Konkurrenzen gegen das Monopol, mit der Einschränkung, daß 70 Prozent aller Aufträge der Regierung durch das Monopol ausgeführt werden müssen.

c) Erlaubnis für die Marine, während der Verbesserungen der Pulverfabriken das nötige Pulver für ein Jahr auch vom Auslande beziehen zu dürfen.

Zu 3. Versorgung der Marine.

Hier richtet M. Painlevé seine Aufmerksamkeit in erster Linie auf die Versorgung der Schiffe mit Brenn- und Schmiermaterial. Es sei unzulässig, daß der für den Kriegsfall vorgesehene Vorrat auch nur vorübergehend nicht ganz aufgefüllt sei. Er bezweifelt, daß in den Häfen genügend Prähme und Dampfer vorhanden seien, um ein beschleunigtes Kohlen der Flotte sicherzustellen.

Zu 4. Seemännische Bevölkerung.

Der Streik in der Handelsmarine und Vorschläge, um in Zukunft solchen Störungen vorzubeugen, sind der Inhalt des 4. Kapitels.

Zu 5. Das Budget.

M. Painlevé weist darauf hin, daß ein Rückblick auf die früheren Jahre ein sehr schnelles Anwachsen der Ausgaben zeige. Von den 333 Mill. Francs des Jahres 1909 sei das Budget mit einem durchschnittlichen Zuwachs von 40 bis 50 Mill. auf 511 Mill. im Jahre 1913 gestiegen. Eine Prüfung des Etats der letzten Jahre an der Hand nachstehender Tabelle zeige aber die Notwendigkeit der gesteigerten Ausgaben:

| | 1911 | 1912 | 1913 |
|---|---|---|---|
| | Francs | Francs | Francs |
| 1. Zentralbehörden | 4 859 141 | 4 913 835 | 4 766 900 |
| 2. Behörden der Seebefestigungen | 11 989 175 | 12 220 015 | 14 516 933 |
| 3. Schwimmendes Material der Häfen | 1 631 447 | 1 702 940 | 1 735 173 |
| 4. Schulen | 14 434 527 | 16 992 186 | 16 602 553 |
| 5. Intendantur | 10 176 359 | 15 740 086 | 16 668 490 |
| 6. Sanitäre Einrichtungen | 4 372 249 | 5 157 202 | 5 644 436 |
| 7. Schiffbau | 175 598 590 | 166 941 807 | 177 707 412 |
| 8. Artillerie | 65 779 163 | 70 101 746 | 91 348 363 |
| 9. Wasserbau | 19 529 413 | 21 968 600 | 15 925 931 |
| 10. Indiensthaltung der aktiven Verbände | 46 107 275 | 54 025 316 | 68 968 935 |
| 11. " " Reserveverbände | 5 225 369 | 3 513 820 | 2 741 649 |
| 12. " " Zerstörer und Unterseeboote | 20 480 039 | 20 862 690 | 11 317 211 |
| 13. Fischerei und Inscription maritime | 2 927 587 | 3 080 429 | 3 273 575 |
| 14. Verschiedenes | 29 181 882 | 29 898 755 | 30 604 097 |
| Summe | 412 292 216 | 427 119 427 | 461 821 658 |

Von den 461 Mill. Francs des Jahres 1913 hat die Budgetkommission 4 Mill. Francs in nebensächlichen Positionen gestrichen, dazu kommen aber die 54 Mill., die zur Ausführung des Flottengesetzes über den Etat verwendet werden dürfen, so daß im Rechnungsjahre 1913/14 die tatsächlichen Forderungen für die Marine 511 Mill. betragen.

Digitized by Google

Eine eingehende Besprechung der verschiedenen Posten gibt M. Painlevé nicht.*)

Die französische Presse ist im allgemeinen mit den Ausführungen M. Painlevés einverstanden. Nur über die Aufrechterhaltung des Pulvermonopols sind die Ansichten in Frankreich geteilt. Die Erledigung des Budgets in den Kammerverhandlungen ging glatt und ohne besonders erwähnenswerte Einzelheiten vonstatten. Die französische Volksvertretung hat aufs neue bewiesen, daß sie sich bei Lösung patriotischer Fragen nicht von kleinlichen Partei- und Sonderinteressen leiten läßt, sondern die von der Regierung für die Wahrung nationaler Güter geforderten Mittel bereitwillig zur Verfügung stellt. So wird es auch aller Wahrscheinlichkeit nach mit der Flottengesetz-Novelle gehen, wenn der Marineminister es für nötig hält, noch größere Ausgaben von der Opferwilligkeit des französischen Volkes zu fordern.

*) Wesentlich sind die Ausgaben gesteigert bei: Neubauten 11 Mill., Artillerieausrüstung 21 Mill., Indiensthaltung der Flotte 15 Mill.; vermindert sind sie bei: Wasserbauarbeiten 6 Mill., Torpedo- und Unterseebootswesen 9 Mill. Die direkte Unterstellung eines Teiles der Zerstörer und Unterseeboote unter die Geschwader hat hier zur Verminderung, bei der Indiensthaltung der Flotte zu der bereits erwähnten Steigerung geführt. Die erhöhten Ausgaben für die Artillerie sind wohl zum großen Teil in der notwendigen Neubeschaffung des Pulvers begründet.

Digitized by Google

# Der Einfluß eines neutralen oder feindlichen Irlands auf die englische Seestrategie.

(Eine englische Preisarbeit.)

Im November- und Dezemberheft des „United Service Magazine“ befinden sich vier Aufsätze, welche die Frage behandeln, welchen Einfluß 1. ein neutrales, 2. ein feindliches Irland auf die englische Seestrategie haben würde.

Diese Frage ist für England deshalb von Interesse, weil Irland bei der Einführung der heiß umstrittenen Home Rule eine selbständigere und unabhängigere Stellung einnehmen würde als bisher. Den Anstoß zu den genannten Arbeiten gab Commander Lord Ellenborough, R. N., dadurch, daß er einen Preis von 2000 ℳ aussetzte für die Verfasser der drei besten dieses Thema behandelnden Aufsätze. Da der Gegenstand allgemeines Interesse beanspruchen darf, sollen unter Weglassung der angeführten geschichtlichen Beispiele die Ansichten und Schlußfolgerungen des Verfassers der mit dem ersten Preise gekrönten Arbeit kurz wiedergegeben werden.

Home Rule würde Irland zwar nicht die Unabhängigkeit geben, doch würde die durch das Gesetz geschaffene Lage es der Insel erleichtern, bei Gelegenheit die erstrebte Unabhängigkeit zu erwerben. Es erscheint deshalb angemessen, sich darüber klar zu werden, welches die Folgen für England im Seekriege sein würden.

Was bedeutet nun Irland, wenn ich so sagen darf, in Seekriegswerten ausgedrückt? Von den eine Seemacht bedingenden Faktoren: geographische Lage, gute Häfen, Schiffbauindustrie, Seebevölkerung, deren endliches Ergebnis eine Flotte ist, besitzt Irland nur die gute Lage und gute Häfen; die anderen Faktoren, besonders eine Flotte, dagegen nicht. Eine Flotte läßt sich auch nicht in kurzer Zeit schaffen, ganz abgesehen davon, daß England dies schon aus Selbsterhaltungstrieb zu verhindern suchen würde.

Das Problem läuft daher auf die Frage hinaus: Welchen Einfluß hat eine dicht bei England liegende neutrale oder feindliche große Insel ohne Seemacht auf die englische Seestrategie?

Ein neutrales Irland kann kaum in Frage kommen. Denn einer Neutralitätserklärung Irlands im Frieden müßte unbedingt eine Unabhängigkeitserklärung vorangehen, und eine solche würde den Krieg mit England bedeuten. Eine Neutralitätserklärung während eines Krieges zwischen England und einem anderen Gegner würde von niemandem beachtet werden, da Irland nicht die Machtmittel hat, seiner Erklärung den nötigen Nachdruck zu geben.

Daher verengt sich die Frage weiter dahin:

Welche Hilfe kann Irland einem Gegner Englands leisten, und welchen Einfluß wird diese auf die englische Seestrategie haben?

Im allgemeinen kann man einen überseeischen Gegner niederwerfen:

entweder durch wirtschaftlichen Druck, d. h. durch Unterbindung des Handels,

oder durch militärischen Druck, d. h. durch Einfall in sein Land.

Digitized by Google

Das erste erfordert zahlreiche Kreuzer, Hilfskreuzer und Stützpunkte, das zweite die Seeherrschaft in dem in Betracht kommenden Gebiete.

Eine Besetzung der Insel als Endzweck kann außer Betracht bleiben, da Irland einerseits kein reiches Land und anderseits auf allen Seiten den Angriffen der stärksten Seemacht der Welt ausgesetzt ist.

Als Stützpunkt für einen Einfall in England kommt Irland ebenfalls nicht in Betracht. Für jeden östlichen Gegner sind die Seewege nach Irland weiter und englischen Angriffen mehr ausgesetzt, als die Seewege nach England. Sollte aber ein Gegner die Seeherrschaft in dem Maße errungen haben, daß er große Truppenlandungen in Irland unternehmen kann, dann kann er leichter, schneller und wirksamer in England selbst landen.

So bleibt nur die Benutzung Irlands als Stützpunkt für den Handelskrieg.

Nahrungsmittel sind das erste Erfordernis für das Leben. In England gräbt man zwar Kohlen für alle Welt, doch liefert der Boden nicht genügend Nahrungsmittel für das eigene Volk. Sie müssen vielmehr zum weitaus größten Teile von außen eingeführt werden, z. B. 1910 73 Prozent des gesamten Verbrauchs. Der größte Teil der englischen Schiffahrt bewegt sich auf dem Atlantik, und darunter sind allein täglich etwa 1500 nach England bestimmte Dampfer.

Dies ist der wunde Punkt Englands, das Angriffsziel jedes unternehmenden Kreuzers. Kreuzer brauchen aber Stützpunkte möglichst in der Nähe der Handelsstraßen. Solche Stützpunkte kann Irland dem Gegner Englands in ausgedehntem Maße gewähren, und darin liegt die Gefahr eines feindlichen Irlands. Einem Kreuzer, der den Handelskrieg auf der außerordentlich wichtigen nordatlantischen Handelsroute ausübt, bietet besonders die Westküste Irlands zahlreiche und günstig gelegene Schlupfwinkel.

Daß der Gegner die befestigten Plätze Berehaven und Lough Swilly nehmen und als Stützpunkte benutzen wird, kann als ausgeschlossen gelten, denn es ist anzunehmen, daß die aus englischen und irischen Soldaten bestehende Besatzung dieser Plätze England selbst nach einer Unabhängigkeitserklärung Irlands treu bleiben wird. Dagegen ist es sehr wohl denkbar, daß der Gegner, begünstigt und unterstützt durch das England feindliche Irland, einen der zahlreichen unbefestigten Häfen der irischen Westküste nehmen und ihn für die Zwecke des Handelskrieges nutzbar machen wird.

Welchen Einfluß wird nun die Wegnahme eines Platzes an der irischen Westküste auf die englische Seestrategie haben?

Unter normalen Verhältnissen werden im Kriege stets in mäßiger Entfernung von Irland Seestreitkräfte in Stärke von einem Kreuzergeschwader und einer Torpedobootsflottille stehen. Diese Streitkräfte werden sich auf Berehaven oder Lough Swilly stützen und die Aufgabe haben, den Auslauf der nordatlantischen Handelstraße in die Irische See zu bewachen.

Es wird ferner unter allen Umständen ein starkes Kreuzergeschwader im Ausgange des Kanals stationiert sein, ebenfalls zum Schutze des Handels und zur Bewachung des Südeinganges zur Irischen See.

Ist vom Gegner ein Platz an der irischen Küste genommen, so wird dieser von Land anzugreifen und von See aus zu bewachen sein. Dies macht die Ver-

Digitized by Google

stärkung der Geschwader im Norden und Süden notwendig. Etwa 1 Großer Kreuzer, einige Kleine Kreuzer und 6 Zerstörer würden den Hafen zu blockieren haben, wodurch mit Rücksicht auf die notwendige Ablösung eine Streitmacht von etwa 2 bis 3 Großen Kreuzern, 4 bis 5 Kleinen Kreuzern, 12 bis 18 Zerstörern und 6 Unterseebooten beschäftigt würde. In der Bindung dieser Streitmacht würde der Einfluß auf die Seestrategie gipfeln.

Eine zusammenfassende Antwort auf die im Thema gestellten Fragen würde also lauten:

1. Irland kann, da es weder Armee noch Marine besitzt, die Neutralität nicht erzwingen.
2. Ein feindliches Irland hat mehr Einfluß auf die Land- als auf die Seekriegsführung.
3. Die Verteilung der englischen Seestreitkräfte würde durch die feindliche Haltung Irlands wenig beeinflußt werden. Die äußersten Anstrengungen eines Gegners werden auf die Erlangung eines Stützpunktes für den Handelskrieg hinauslaufen, wodurch eine Anzahl englischer Kreuzer und Torpedoboote gebunden würde.

Zum Schlusse weist der Verfasser darauf hin, daß wahrscheinlich die militärischen Schwierigkeiten nicht so groß sein werden wie diejenigen, die auf innerem organisatorischem Gebiete als Folge der Home Rule entstehen können. Die im Kriege so wichtige Unterordnung aller Angelegenheiten unter einen einheitlichen Gesichtspunkt und das Vorhandensein einer Zentralstelle, die für alle Teile bindende Befehle erteilen kann, würde nach Einführung der Home Rule nicht gewährleistet sein. Hieraus könnten bei der zu Sonderbestrebungen neigenden und unfreundlichen Gesinnung der Irländer verhängnisvolle Folgen entstehen. —

Ähnliche Ansichten wie in dem besprochenen Aufsatze kommen auch in den anderen Arbeiten zum Ausdruck. Alle Verfasser sind sich darüber einig, daß England, solange es die Machtmittel dazu besitzt, unter keinen Umständen zulassen darf und zulassen wird, daß Irland die Unabhängigkeit erlangt. Überall wird vorwiegend oder ausschließlich die Bedeutung Irlands im Kriege mit Deutschland betrachtet, in allen Arbeiten wird der Wert der irischen Häfen für den Handelskrieg und den Handelsschutz in den Vordergrund gerückt.

Der Vollständigkeit halber sei indessen noch auf einige Punkte hingewiesen, die in den anderen Aufsätzen hervortreten, die in der besprochenen Arbeit aber nicht erwähnt worden sind oder auf die weniger Gewicht gelegt worden ist.

So wird z. B. die Lage Irlands zu England mit der Lage Helgolands zu Deutschland verglichen und ausgeführt, daß ein selbständiges und feindliches Irland alle Häfen und Hilfsquellen dem Gegner zur Verfügung stellen würde, daß nicht nur feindliche Kreuzer, sondern erhebliche feindliche Streitkräfte die irischen Stützpunkte benutzen würden, und daß dies die Maßnahmen der britischen Admiralität in einschneidender Weise beeinflussen müßte.

Ferner wird dargetan, wie das Seekriegsrecht in seiner heutigen Fassung einem neutralen Irland manche Handhabe gebe, feindliche Handelszerstörer offen oder heimlich zu begünstigen und so dem englischen Handel empfindliche Wunden zu schlagen.

Digitized by Google

Wiederholt wird ferner darauf hingewiesen, daß England nicht unerhebliche Mengen Getreide und Vieh aus Irland bezieht und daß das durch eine feindliche Haltung oder unfreundlich gehandhabte Neutralität Irlands bedingte Versiegen dieser Quelle sich auf dem englischen Markte empfindlich bemerkbar machen würde, besonders da die Versorgung Englands mit Lebensmitteln im Kriege ohnedies schon Sorgen mache.

Zu diesen Darlegungen nimmt Lord Ellenborough Stellung in einer kurzen Ausführung, aus der ich das Folgende hervorheben möchte:

Lord Ellenborough gibt zunächst seiner Ansicht Ausdruck, daß Irland, wenn es Home Rule erlangt haben würde, sich damit keineswegs begnügen, sondern England Schritt für Schritt weitere Konzessionen abringen werde, und daß, wie in allen ähnlichen Fällen in der Geschichte, die Unabhängigkeit Irlands die letzte notwendige Folge sein werde.

Auch er ist der Ansicht, daß die Bedeutung eines feindlichen oder neutralen Irlands vor allem in der günstigen Lage der irischen Westhäfen für Handelszerstörer zu erblicken sei.

Von Interesse ist die Bemerkung Lord Ellenboroughs, daß nach seiner Ansicht viele aktive Seeoffiziere sich scheuen, zur Home Rule-Frage militärisch Stellung zu nehmen, um nicht als Politiker zu gelten und sich dadurch mißliebig zu machen. Damit wird indirekt die für die Beurteilung des Themas beachtenswerte Andeutung gemacht, daß die militärischen Gesichtspunkte mit den innerpolitischen eng verknüpft sind.

Ob die Preisrichter nach seinem Geschmack geurteilt haben, darüber spricht sich Lord Ellenborough naturgemäß nicht unumwunden aus. Es ist jedoch von Interesse, daß er von dem ersten preisgekrönten Aufsatze nur lobend zu erwähnen weiß, daß eine strategische Karte beigefügt sei, während er von der zweiten Arbeit die zusammengefaßten Schlußfolgerungen, in welchen der Verfasser vor allem erklärt, daß der gesamte englische Handel sich im Kriege nach dem Clyde, Mersey und Severn zusammenziehen werde und daß diese Tatsache die Bedeutung der irischen Küste hundertfach steigern würde, wörtlich anführt und erklärt, daß der Verfasser ihm aus der Seele gesprochen habe.

Nn.

Digitized by Google

# Der Wettbewerb um den Kaiserpreis für den besten deutschen Flugzeugmotor.

(Mit 2 Abbildungen.)

Die überaus schnelle Entwicklung, welche die Luftfahrt- und dabei nicht zum wenigsten auch die Flugzeugtechnik in den letzten Jahren durchgemacht hat, ist großenteils auf die Fortschritte in der Motorenindustrie zurückzuführen. Die Bedingungen, unter denen ein Flug möglich ist, waren seit langem bekannt; aber erst der Augenblick, in dem ein bei der erforderlichen Leichtigkeit genügend zuverlässiger Motor durchgebildet worden war, hat die Menschheit technisch befähigt, als Herrscher in das Luftmeer einzudringen. Auch für die weitere Entwicklung der Luftfahrzeuge hat der Motor seine ausschlaggebende Bedeutung noch nicht verloren, und namhafte, auf dem Gebiete der Luftfahrttechnik führende Persönlichkeiten haben es wiederholt ausgesprochen, daß die Frage der Luftbeherrschung für den Menschen in der Hauptsache eine Motorenfrage ist.

In richtiger Würdigung dieser Sachlage hat es in den leitenden Kreisen nicht an Bestrebungen gefehlt, zur Schaffung einwandfreier, ihrem Verwendungszwecke besonders gut angepaßter Luftschiff- und Flugzeugmotoren geeignete Maßnahmen zu treffen. Diesem Ziele diente auch der „Wettbewerb um den Kaiserpreis für den besten deutschen Flugzeugmotor", der am vorjährigen Geburtstage des Deutschen Kaisers in die Wege geleitet wurde und am diesjährigen Geburtstage Sr. Majestät mit der Preisverteilung seinen Abschluß fand. Für diesen Wettbewerb wurden folgende fünf Preise ausgeschrieben:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Kaiserpreis . . . . . | im Betrage von | 50 000 ℳ, |
| 2. | Preis des Reichskanzlers . . . . . | = = = | 30 000 = |
| 3. | = = Kriegsministeriums . . . . . | = = = | 25 000 = |
| 4. | = = Reichs-Marine-Amts . . . . | = = = | 10 000 = |
| 5. | = = Reichsamts des Innern . . . | = = = | 10 000 = |
| | | zusammen also | 125 000 ℳ. |

Bestimmungsgemäß sollten die erstgenannten vier Geldpreise den vier absolut besten Motoren zufallen, während der 5. Preis ursprünglich als Zusatzpreis mit der Maßgabe gedacht war, daß er, sofern ein wassergekühlter Motor den Kaiserpreis errang, an den besten luftgekühlten Motor oder umgekehrt fallen sollte, wobei jedoch der mit dem Zusatzpreis ausgezeichnete Motor sich unter den vier absolut besten Maschinen befinden mußte. Wurde diese Bedingung nicht erfüllt, so sollte der Preis des Reichsamts des Innern an den fünftbesten Motor fallen. Um zu verhindern, daß bei allgemein unbefriedigenden Leistungen ein Motor noch Preisträger würde, der als Flugzeugmotor ungeeignet war, wurde die Zusatzbestimmung getroffen, daß Motoren, die mangels genügender Zuverlässigkeit ausgeschaltet worden waren oder deren Bewertungszahlen (Einheitsgewichte) die des absolut besten Motors um mehr als 20 Prozent überstiegen, keinen Preis erhalten sollten. Auf diese Weise freibleibende Preise sollten für einen künftigen Wettbewerb zurückgestellt werden.

Digitized by Google

## Die Wettbewerbsbestimmungen.

Dem durch Allerhöchsten Erlaß vom 27. Januar 1912 gebildeten Wettbewerbsausschuß, an dessen Spitze der Direktor im Reichsamt des Innern Dr. Lewald als Vorsitzender stand und dem im übrigen Vertreter der Behörden und der großen hierfür in Betracht kommenden Privatverbände (Kaiserlicher Automobil-Klub, Kaiserlicher Aero-Klub, Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller) zugeteilt waren, fiel als erste und wichtigste Aufgabe die Feststellung der Wettbewerbsbestimmungen zu. Diese Bestimmungen wurden dem Preisgericht, das aus dem Abteilungschef im Reichs-Marine-Amt, Wirklichen Geheimen Oberbaurat Dr. Ing. h. c. Veith als Vorsitzenden — an dessen Stelle trat späterhin wegen schwerer Erkrankung des Genannten der Marineoberbaurat Müller vom Reichs-Marine-Amt — und sechs Hochschulprofessoren als Mitgliedern — den Professoren Baumann (Stuttgart), Bonte (Karlsruhe), Geheimer Regierungsrat Josse (Berlin), Lynen (München), Geheimer Regierungsrat Dr. Ing. Riedler (Berlin) und Wagener (Danzig) — zusammengesetzt wurde, als vollzogene Tatsache übergeben, an die es sich bei der Bewertung der einzelnen Motoren zu halten hatte.

Die Wettbewerbsbestimmungen, die in der Hauptsache nach den Vorschlägen des technischen Direktors der neu gegründeten „Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt" in Berlin-Adlershof, des Dr. Ing. Bendemann, aufgestellt wurden, sind am 7. Mai 1912 im „Deutschen Reichsanzeiger" veröffentlicht worden. Ihre wesentlichsten Einzelheiten sind inhaltlich in folgendem kurz wiedergegeben.

Die Motoren mußten von deutschen Bewerbern in eigener Fabrik in Deutschland ohne Verwendung von im Auslande fertig bearbeiteten Teilen hergestellt sein — Motorkonstrukteure ohne eigene Fabrik kamen also als Bewerber nicht in Betracht —, ihre Leistungen mußten innerhalb der heute praktisch verwendbaren Grenzen, d. h. zwischen 50 und 115 PSe liegen, wobei die kleinstzulässige Leistung bei einer Höchstdrehzahl von 1450, die höchstzulässige bei einer solchen von 1350 erreicht werden mußte. Das Eigengewicht einschließlich allen Zubehörs und einschließlich des für 7 Stunden benötigten Betriebsstoffgewichts durfte höchstens 6 kg/PSe betragen. Für die Verwendung beim Kolben und Schubstangenschaft waren Aluminium und dessen Legierungen verboten.

Die Motoren sollten bis spätestens 25. Oktober 1912 bei der Prüfstelle, der schon genannten „Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt" in Adlershof, eingeliefert werden, um allen Bewerbern eine gleichmäßig lange Bauzeit zu gewährleisten. Nur wenn das Preisgericht einstimmig einen Verzögerungsgrund als durch „höhere Gewalt" bedingt anerkannte, durfte die Einlieferung bis zum 10. November, dem äußersten hierfür zulässigen Zeitpunkte, verschoben werden.

Die Prüfungsfolge sollte sich nach einer vom Preisgericht vorzunehmenden Auslosung regeln, die firmenweise zu erfolgen hatte; zur Zeitersparnis durfte die Prüfstelle jedoch von dieser Reihenfolge abweichen.

Zur Aufstellung auf dem Versuchsstande und zu eigenen Vorversuchen wurde den Bewerbern eine dreitägige Frist gegeben, die nach Maßgabe der vorliegenden Verhältnisse ausnahmsweise zu verlängern die Prüfstelle jedoch berechtigt war. Alle zur Bedienung des Motors nötigen Handgriffe, Handräder usw. mußten etwa 1,5 m

Digitized by Google

von Motormitte entfernt angebracht werden, um ähnliche Verhältnisse wie im Flugzeuge zu schaffen; Eingriffe am Motor selbst durften während der Prüfungen nicht zugelassen werden. Die wassergekühlten Motoren erhielten ihr Kühlwasser mit etwa 70° Zulauftemperatur — womit man wiederum den praktischen Verhältnissen beim Fluge (Kreislauf des Kühlwassers mit Rückkühlung) Rechnung trug — aus einem Behälter zugepumpt, dessen Wasserspiegel 0,5 m über der Wellenmitte gehalten wurde. Das Kühlwasser wurde nach einer 1 m höher als dieser Wasserspiegel liegenden Ausgußstelle gefördert.

Um auch in bezug auf die Betriebsstoffe nach Möglichkeit gleichartige Verhältnisse zu schaffen, wurden sowohl Benzin als auch Schmieröl von der Prüfstelle geliefert. Falls ein Motor auf ganz bestimmte Schmierölsorten angewiesen war, konnte dieser Vorbedingung für sein einwandfreies Laufen Rechnung getragen werden; die Verwendung eines besonderen, vom Bewerber gelieferten Schmieröls, das übrigens sauerstoff- oder stickstoffhaltige Beimengungen nicht enthalten durfte, wurde jedoch durch einen besondern Zuschlag auf die unter Zugrundelegung des „Einheitsgewichts" zu errechnende Bewertungsziffer berücksichtigt.

Als Richtschnur für die Bewertung wurden von der Prüfstelle vor allem folgende Einzelfeststellungen verlangt:

a) Betriebsfähigkeit und Regelbarkeit mit Rücksicht auf den Einbau in ein Flugzeug und unter solchen Erschwerungen, wie sie im Fluge vorkommen. Zur Betriebsfähigkeit zählte auch hinreichende Freiheit von Erschütterungen, zur Regelbarkeit die Prüfung bei der höchsten laut Anmeldung zulässigen sowie bei der für volle Betriebsfähigkeit niedrigstmöglichen Drehzahl. Die Erprobung sollte auch Neigungen der Motorachse in solchem Umfange berücksichtigen, wie sie von einem im Flugzeuge arbeitenden Motor (Steigen, Niedergehen, Gleitflug) verlangt werden müssen.

b) Einheitsgewicht für 7stündigen Dauerbetrieb unter der vom Bewerber hergestellten Belastung. Dabei war unter dem Einheitsgewichte die auf 1 PSe bezogene Summe des Motoreigengewichts — einschließlich der zur Befestigung im Flugzeug nötigen Tragfüße oder Tragrahmen, der Handgriffe am Bedienungsstand nebst ihren Verbindungen zum Motor, des beim Prüfungsbeginn im Motor enthaltenen Kühlwassers, Benzins und Schmieröls, des etwa vorhandenen Schwungrads und Übersetzungsgetriebes, der Schraubenwelle nebst Lagerung — und der in 7stündigem Dauerlauf zugeführten Betriebsstoffe (Benzin und Schmieröl) zu verstehen. Dagegen waren die zwar vom Bewerber mitzuliefernde, aber nicht mit zu wertende Luftschraube und die zu ihrer Befestigung auf der Welle dienenden Teile, ferner die Behälter für Benzin und Öl, der Kühler und die zugehörigen Leitungen nicht in das Einheitsgewicht einzurechnen; diese Behälter usw. sollten, um nach Möglichkeit für die Motorkonstruktion selbst einwandfreie Vergleichswerte zu schaffen, bei allen Motoren gleichartig durch folgende Gewichtszuschläge berücksichtigt werden:

1. Ein Fünftel des während der Versuche zugeführten Benzin- und Ölgewichts.
2. Bei wassergekühlten Motoren: je 0,23 kg für 1000 W. E. stündlich durch das Kühlwasser abgeführter Wärme, ein Wert, der das erfahrungsgemäß erforderliche Kühlergewicht ergeben sollte. Für diese Bestimmung war hauptsächlich die Überlegung maßgebend, daß der Kühler kein eigentlicher Bestandteil der Motor-

Digitized by Google

konstruktion ist und daß z. B. ein schlechter Kühler die Güte einer Motoranlage erheblich beeinflussen kann; für den Wettbewerb wollte man aber vor allem einen einwandfreien Vergleich der verschiedenen Motorkonstruktionen selbst haben. Der gleiche Grund führte auch zu der Nichtwertung der Luftschrauben, die ja einen vom Motorenbau völlig getrennten Industriezweig beschäftigen.

c) Zuverlässigkeit. Überlegene Zuverlässigkeit sollte nötigenfalls durch ausgedehnte Dauerversuche geprüft werden. Die Zuverlässigkeit hatte als ungenügend zu gelten, wenn die Drehzahl des Motors für länger als 1 Minute auf weniger als 85 Prozent der ursprünglichen fiel; diese Erscheinung bedingte bereits den Abbruch des Versuchs.

d) Bereitschaft des Motors (Einfachheit und Übersichtlichkeit der Gesamtkonstruktion, leichte Kontrolle und Auswechselbarkeit wichtiger Teile, leichte Reinigung, leichtes und sicheres Anlassen usw.).

Über das Meßverfahren besagten die Bestimmungen, daß die Arbeit des Motors von der zugehörigen Schraube aufgenommen und das Drehmoment durch Auswägen an einem drehbar aufgehängten Pendelrahmen ermittelt werden sollte, in den der zu prüfende Motor eingebaut war. Zunächst hätte wohl der Gedanke am nächsten gelegen, den Motor unmittelbar mit einer Bremsdynamo zu kuppeln und so die Leistung mittels elektrischer Messung zu bestimmen. Von diesem Verfahren wurde jedoch abgesehen, weil damit eine nicht unbeträchtliche Schwungmasse zur Wirkung gelangt wäre, der Gleichförmigkeitsgrad des Motors mithin zu günstig erschienen wäre. Diese im Flugzeuge nicht vorhandene Schwungmasse hätte also die Genauigkeit der Versuchsergebnisse nachteilig beeinflußt. Als Kontrolle zu der Pendelrahmenmessung war jedoch eine mittels Bremsdynamo vorzunehmende Eichung der Luftschraube vorgesehen, ein Verfahren, das weiter unten besonders deshalb noch etwas näher zu erläutern sein wird, weil es sich späterhin als das für den vorliegenden Fall genauere erwies. Benzin- und Ölverbrauch waren mindestens in viertelstündlichen Abschnitten durch Wägung zu ermitteln.

Die Versuche selbst sollten nach den Wettbewerbsbestimmungen so vor sich gehen, daß für jeden Motor zunächst in Vorversuchen die allgemeinen Eigenschaften — Betriebsfähigkeit, Regelbarkeit, Bereitschaft — festgestellt und dann durch einen auf 7 Stunden ausgedehnten Hauptversuch die Zuverlässigkeit geprüft und das oben erläuterte Einheitsgewicht ermittelt werden sollte. Nötigenfalls sollten dann Nachversuche die überlegene Zuverlässigkeit erweisen, wobei die Zahl der solchen Nachversuchen zu unterwerfenden Motoren jedoch auf höchstens fünf beschränkt werden sollte, um von vornherein zuweitgehenden Ansprüchen, die seitens der Bewerber nach dieser Richtung hin zu befürchten waren und die Prüfungsdauer wesentlich verlängert haben würden, vorzubeugen.

Bei einer der Motorkonstruktion zur Last fallenden Störung war einmalige Wiederholung des Hauptversuchs gestattet, wenn die Störung durch den Bedienenden und eine Hilfskraft (seinen Stellvertreter) innerhalb $1\frac{1}{2}$ Stunden zu beheben war. Zylinder, Kolben und Triebwerk durften indessen hierbei nicht repariert oder ersetzt werden, vielmehr sollten solche Reparaturen auf die Ventile, deren Federn, die Zündungsteile und Vergaser beschränkt bleiben. War die Ursache der Unterbrechung

Digitized by Google

nicht innerhalb 1½ Stunden zu beseitigen, so durfte die Prüfung mit einem Ersatzmotor gleicher Größe und Konstruktion wiederholt werden, sofern ein solcher von vornherein angemeldet war.

Die für die Preisverteilung maßgebende Reihenfolge gründete sich in erster Linie auf das Einheitsgewicht derart, daß der hiernach leichteste Motor, der den sonstigen Anforderungen voll entsprochen hatte, die Anwartschaft auf den Kaiserpreis erwarb. Das nach den früher gegebenen Erläuterungen festgestellte Einheitsgewicht war jedoch zu erhöhen:

um 2 Prozent für Verwendung eines besonderen Schmieröls,
um 2 Prozent für Unterbrechung des Hauptversuchs, sofern sie dem Bewerber zur Last fiel,
um 5 Prozent für Eintritt des Ersatzmotors.

Die weiteren Bestimmungen über die Art der Wertung seien wegen ihrer Wichtigkeit für die Beurteilung der Sachlage im Wortlaut wiedergegeben; sie lauten:

„Bei hiernach nur um 3 Prozent verschiedenen Motoren entscheidet das Preisgericht mit einfacher Mehrheit nach der Höhe der Schraubendrehzahl (erheblich niedrigere Schraubendrehzahl gibt dem betreffenden Motor den Vorzug) und nach der Überlegenheit in den sonstigen Betriebseigenschaften: Zuverlässigkeit, Betriebsfähigkeit, Regelbarkeit und Bereitschaft. Von der erhaltenen Reihenfolge kann das Preisgericht nur durch einstimmigen Beschluß abweichen, wenn ein Motor mit höherem Einheitsgewicht in Anbetracht sehr überlegener Betriebseigenschaften oder in Anbetracht dessen, daß Motoren geringerer Leistung verhältnismäßig etwas schwerer ausfallen müssen als größere, zweifellos der bessere ist."

Diese Bestimmungen lagen dem Preisgericht von vornherein als vollendete Tatsache vor, an der Änderungen vorzunehmen es nicht berechtigt war. Das Preisgericht hielt es jedoch in seiner ersten Sitzung — am 15. Juli 1912 — für notwendig, einzelne Unklarheiten, wie sie wohl derartigen Erstentwürfen stets anhaften, nach Möglichkeit durch Herausgabe von Erläuterungen zu beseitigen, die allen Bewerbern zugesandt wurden.

## Die Prüfeinrichtungen.

Für die Prüfstelle wurden die mit einer derartigen Aufgabe an sich schon verbundenen Schwierigkeiten noch durch zwei Tatsachen bedeutend erhöht, und zwar

1. sollte die Preisverteilung bereits am 27. Januar 1913 bekanntgegeben werden, so daß für die Prüfung der Motoren nur eine verhältnismäßig kurze Zeit blieb, und

2. war die „Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt" zunächst noch in den ersten Anfängen des Entstehens begriffen, so daß alle Versuchseinrichtungen einschließlich der zugehörigen Gebäude erst geschaffen werden mußten, eine Aufgabe, die hinsichtlich der Auswahl der Apparate usw. gewisse, durch die möglichen Lieferzeiten bedingte Beschränkungen auferlegte. Trotz aller Anstrengungen gelang es unter diesen Umständen erst in der zweiten Novemberwoche, die Versuchsstände zu befriedigendem Arbeiten zu bringen. Die offiziellen Prüfungen konnten demgemäß erst gegen Mitte November 1912 beginnen, so daß im ganzen nur noch rund 2 Monate zur Verfügung standen. Bei der starken Beteiligung der Industrie an den Wettbewerben ergab sich daraus eine



Digitized by Google

sehr hohe Beanspruchung aller bei den Prüfungen tätigen Personen, sowohl des Personals der Versuchsanstalt und der in Wettbewerb tretenden Firmen als auch der Mitglieder des vom Preisgericht in seiner Sitzung vom 15. Juli gewählten Arbeitsausschusses, dem die Aufgabe zufiel, die Prüfungen ständig zu überwachen und das unparteiische Glied zwischen Bewerbern und Prüfstelle zu bilden, und von dem bestimmungsgemäß stets mindestens ein Mitglied den Versuchen beiwohnen mußte.

Für die Durchführung der Prüfungen wurden von der Versuchsanstalt auf Grund der Wettbewerbsbestimmungen nun hauptsächlich die folgenden Maßnahmen getroffen:

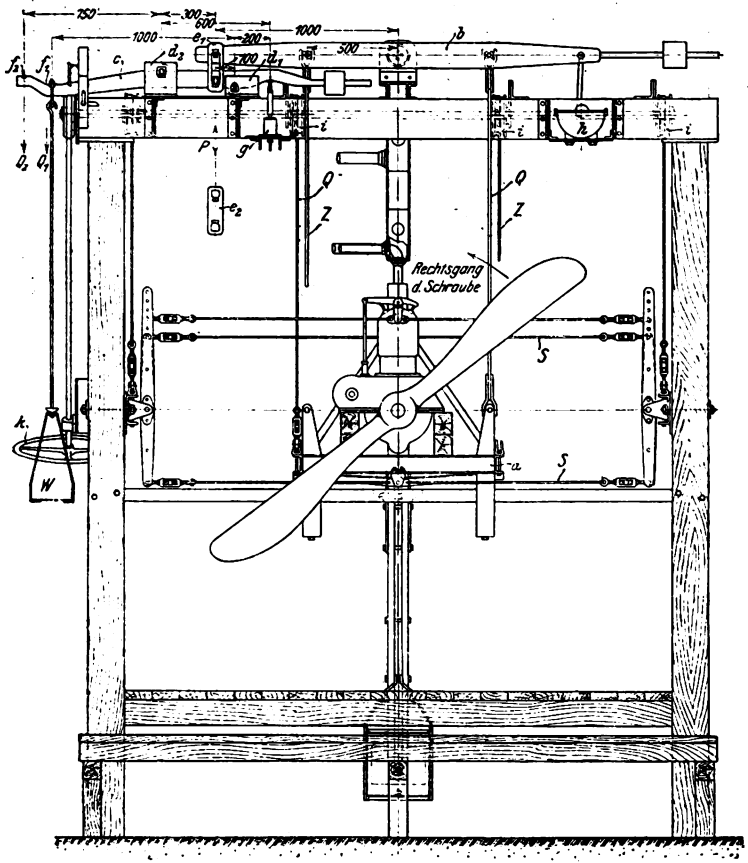
Auf dem zur Verfügung stehenden Gelände wurden nebeneinander fünf einzelne Schuppen mit je einem Versuchsstande errichtet. Jeder Schuppen erhielt einen Pendelrahmen von der in Abbild. 1 (a und b) dargestellten Gesamtanordnung. Dieser Rahmen war nicht nur seitlich, sondern auch in axialer Richtung beweglich aufgehängt, was durch Einschaltung von Kreuzgelenken in den Hängestangen Z erreicht wurde; infolge der axialen Beweglichkeit konnte auch der jeweils vorhandene Schraubenschub ermittelt werden, der allerdings für die Bewertung der Versuchsergebnisse nicht in Betracht kam. Das vom Motor gelieferte Drehmoment ließ sich durch Auswägung an der Wagschale W ermitteln, durch deren Gewichtsbelastung vermittels der Hebel c und b der Pendelrahmen und damit auch der in ihn eingebaute Motor in seine Anfangslage zurückgeführt werden konnte. Die Meßdose g (Abbild. 1a) gestattete in den zwischen den Wägungen liegenden Zeiten ein automatisches, fortlaufendes Registrieren der Kraftwirkung, das jedoch während der Wägung selbst durch Ablassen des Öles aus der Dose ausgeschaltet werden mußte. Durch Drehung des Handrades k und die daraus folgende Betätigung der Seilrollen i ließ sich nach Abnahme des vorderen Hängestangenpaares mittels der Seile Q die in den Bestimmungen geforderte Schrägstellung des Motors erreichen. Die wagerechten Seile S hatten nur den Zweck, ein unbeabsichtigtes seitliches Pendeln zu verhüten.

Es würde an dieser Stelle zu weit führen, die einzelnen Methoden genauer zu beschreiben, mit denen die Messungen der Betriebsstoffgewichte und Kühlwassermengen (Wägung, Wassermesser), der für die Beurteilung wichtigen Temperaturen (Thermometer) usw. ausgeführt wurden. Bemerkt sei nur, daß die Benzinbehälter der Feuersgefahr wegen außerhalb der Versuchsstände in besonderen kleinen Schuppen gelagert waren und unmittelbar auf Brückenwagen standen; der Verbrauch einer bestimmten Benzinmenge wurde im Beobachterraum des Hauptschuppens jeweils durch eine elektrische Glühlampe erkennbar gemacht, die beim Einspielen der Wagezunge durch Auslösung eines Quecksilberkontaktes aufleuchtete. Außerdem konnte der Benzinverbrauch noch durch genau geeichte Meßgefäße kontrolliert werden.

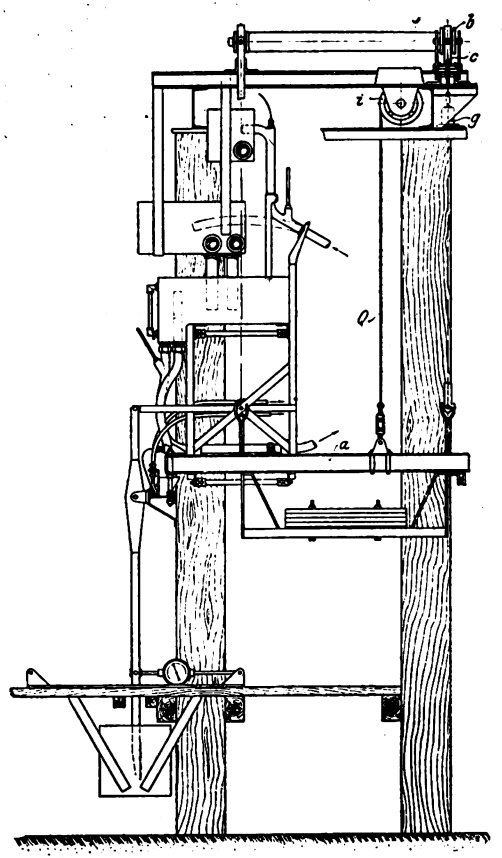
Von besonderer Wichtigkeit erwies sich im Verlaufe der Erprobungen die eigentlich nur zur Kontrolle vorgesehene Anordnung einer von der Umformerstation der Versuchsanstalt angetriebenen, mit drehbar gelagertem Magnetgestell ausgeführten Bremsdynamo k (Abbild. 2b), die, auf einem Schienengeleise fahrbar aufgestellt, nacheinander für alle fünf Schuppen nutzbar gemacht werden konnte. Nach jedem Haupt-

Digitized by Google

Abbild. 1a.




Abbild. 1b.




*a* Pendelrahmen
*b* Wagebalken
*c* Hülfshebel
$d_1$ Lagerbock für *c*
$e_1$ Pfannen-Zugstück
$f_1$ Schalenschneide
} für rechtsgängige Schrauben
$d_2$ Lagerbock für *c*
$e_2$ Pfannen-Druckstück
$f_2$ Schalenschneide
} für linksgängige Schrauben
*g* Meßdose
*h* Oeldämpfung
*i* Seiltrommeln zur Schrägstellwinde
*k* Handrad zu dieser



Digitized by Google

versuche wurde nämlich die Luftschraube b von der Motorwelle abgenommen, auf die von dieser unabhängige Dynamowelle l — nur um wenige Zentimeter hinter der früheren Lage — aufgesetzt und dann mit verschiedenen Umdrehungszahlen von der als Motor arbeitenden Dynamo k her gedreht. Dabei wurde dann für die jeweilige Tourenzahl sowohl das Drehmoment an der Bremsdynamo — wiederum durch direkte Auswägung — als auch die von dem Schraubenstrome auf den Pendelrahmen ausgeübte Reaktion ermittelt. Die Zusammenstellung beider Meßwerte auf einem Kurvenblatt gestattete für die beim Hauptversuche vorhanden gewesene Drehzahl ohne weiteres die Bestimmung des Drehmomentes und der Leistung, und zwar mit einem Genauigkeitsgrade, der den des Pendelrahmens übertraf, weil die mit dem letzteren gewonnenen Werte durch die Gelenkreibungen beeinflußt wurden. Aus diesem Grunde wurden die aus den Eichungskurven mittels des Bremsdynamometers erlangten Ergebnisse für die Festsetzung der Bewertungsziffern benutzt.

Zur Erläuterung der Abbild. 2, die Auf- und Grundriß eines Versuchsschuppens wiedergibt, sei schließlich noch erwähnt, daß eine von dem seitlich aufgestellten Elektromotor m zu betreibende Gebläseschraube n, die übrigens auf hohler Welle befestigt und nicht etwa mit der Welle l selbst verbunden war, die Möglichkeit gab, den von der eigenen Luftschraube des Motors erzeugten Luftstrom zu verstärken. Hierdurch ergaben sich annähernd die bei der Bewegung des Flugzeuges vorhandenen Verhältnisse, und zwar sollte bestimmungsgemäß der Zusatzluftstrom im allgemeinen so geregelt werden, daß der Motor durch einen Luftstrom von etwa 20 m sekundlicher Geschwindigkeit umspült wurde.

## Das Versuchsprogramm.

Vor Inangriffnahme der Prüfungen wurde folgendes Versuchsprogramm aufgestellt:

I. Vorversuche. 15 Minuten Vollast
5 = gedrosselt
} bei horizontaler Wellenlage; während dieser Zeit dreimal rascher Übergang vom gedrosselten auf vollen Lauf,

mit + 10° Steigungswinkel: 15 = Vollast
mit − 15° = 5 = =
10 = gedrosselt
dreimal rascher Übergang von gedrosseltem auf vollen Lauf,
mit horizontaler Welle: 5 Minuten Vollast
} ohne Unterbrechung.

II. Hauptversuch. Entsprechend der Vorschrift siebenstündiger ununterbrochener Dauerversuch mit Vollast bei Normaldrehzahl.

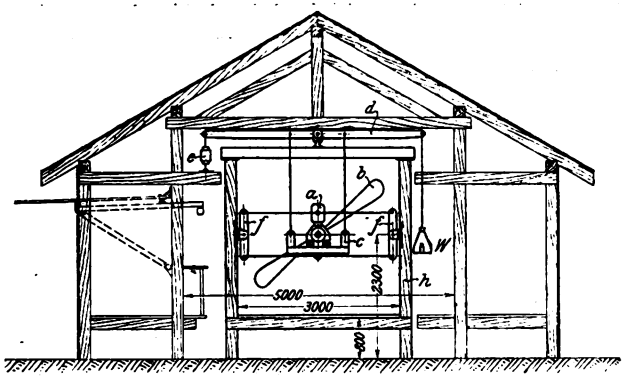
Nachdem die Prüfung der meisten Wettbewerbsmotoren bis hierher erledigt war, wurden unter Berücksichtigung der dabei gemachten Erfahrungen für die Nachversuche, denen der Nachweis überlegener Zuverlässigkeit zufallen sollte, die folgenden Bestimmungen getroffen:

III. Nachversuche. Zwei je dreistündige Versuche mit annähernd derselben Leistung und Drehzahl wie bei dem siebenstündigen Hauptversuch. Vor dem Eintritt

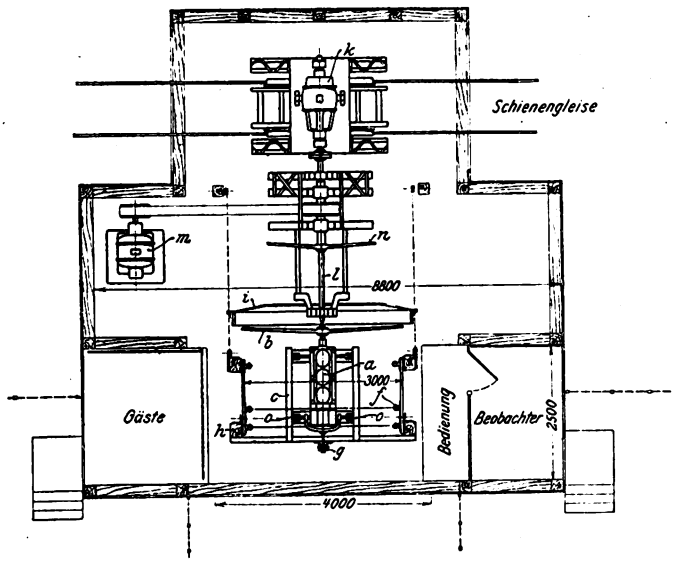
Digitized by Google

in diese Nachversuche dürfen größere Nacharbeiten, wie Neueinschleifen der Ventile, Nacharbeiten an Kolben und Zylindern u. dgl. m., an den Motoren nicht vorgenommen werden; vielmehr sind nur solche kleineren Arbeiten zulässig, wie sie in der Praxis zwischen zwei aufeinanderfolgenden Flügen stattzufinden pflegen:

Abbild. 2a.




Abbild. 2b.




a) Nachsehen bzw. Auswechseln der Zündkerzen, Reinigen des Magnetverteilers und der Kohlen im Magneten,

b) Reinigen des Vergasers unter teilweiser oder ganzer Zerlegung; Anpassen der Vorwärmevorrichtung an den Witterungszustand;

c) Nachstellen der Ventile und ihrer Betätigungsteile, soweit dies durch Eingriffe von außen möglich,

d) Ausspülen der Ölpumpe nebst zugehörigen Sieben.

Digitized by Google

Zwischen beiden Dreistundenläufen sollte eine Pause eingeschaltet werden, innerhalb deren den Bewerbern eine halbe Stunde Zeit zur Ausführung der gleichen kleineren Arbeiten gewährt wurde, wie sie vorstehend angegeben sind. Die Pause selbst sollte tunlichst nicht wesentlich über eine halbe Stunde ausgedehnt werden.

Während des zweiten Dreistundenlaufes traten folgende Erschwerungen hinzu:

1. 15 Minuten lang sollte die Temperatur des ablaufenden Kühlwassers, gemessen unmittelbar hinter dem betreffenden Motor, auf 90° bis höchstens 95° gehalten werden, und zwar war diese Temperaturerhöhung nicht durch Drosselung der Kühlwassermenge, sondern durch entsprechende Erwärmung des zufließenden Wassers zu erzielen.
2. Eine Stunde lang sollte das mittels besonderen Elektromotors (m in Abbild. 2b) gedrehte Zusatzgebläse (n) in Betrieb gehalten werden, um den auf den Motor treffenden kalten Luftstrom noch zu verstärken. Dadurch sollte geprüft werden, ob die Durchbildung des der Schraube zunächst liegenden Motorteils dieser einseitig wirkenden Abkühlung gewachsen war.
3. Während der letzten 10 Minuten sollte die Motordrehzahl gegenüber der bis dahin und bei dem Hauptversuch erzielten um 100 minutliche Umdrehungen gesteigert werden. Diese Drehzahlerhöhung war durch Anstellung des Zusatzgebläses herbeizuführen, das nun aber seinen Antrieb von dem wesentlich leistungsfähigeren Kontrollelektromotor (k in Abbild. 2b) erhielt.

Schließlich sollte in Anbetracht dessen, daß einzelne der Wettbewerbsmotoren einer erheblichen Drehzahlsteigerung fähig schienen und daß in dieser Eigenschaft ein Vorteil sowohl hinsichtlich der Betriebssicherheit als auch der Regelbarkeit zu erblicken war, die Drehzahl nach dem vom Bewerber selbst als zulässig und wünschenswert bezeichneten Maße noch weiter gesteigert werden.

Während der ganzen Dauer dieser Nachversuche wurden die Motoren nicht auf die schweren Balken, auf denen sie beim Hauptversuch montiert waren, sondern auf leichte Holzholme aufgesetzt, die den in den Flugzeugen gebräuchlichen Fundamentierungen sehr nahe kamen.

## Die Anmeldungen.

Wie schon erwähnt, beteiligte sich die Industrie an dem Wettbewerbe sehr rege. Angemeldet wurden im ganzen von 24 Firmen 66 Motoren, wovon 24 Ersatzmotoren waren; zwei weitere Anmeldungen waren von vornherein wegen Unvollständigkeit ungültig. Infolge der kurzen Vorbereitungszeit gelang es einer ganzen Anzahl von Firmen nicht, ihre Motoren rechtzeitig zur Anlieferung zu bringen, so daß mit dem Beginn der Prüfungen nur noch 26 Haupt- und 17 Ersatzmaschinen im Wettbewerbe standen. Während der Prüfungen wurden dann weitere 3 Motoren von den Baufirmen zurückgezogen. Die näheren Angaben über die zum Wettbewerb angemeldeten Motoren sind in der durch die Auslosung gegebenen Reihenfolge in Tabelle 1 zusammengestellt, in der die Bezeichnung E neben der Motornummer bedeutet, daß es sich um einen Ersatzmotor handelt. Aus der Spalte Bemerkungen ist ersichtlich, ob die Motoren geprüft worden sind und wie weit die Erprobung bei jedem einzelnen Motor geführt wurde.

Digitized by Google

## Tabelle I.

| Nr. des Motors | Bewerbende Firma | Arbeitsverfahren | Zylinder: feststehend oder umlaufend | Zylinder: Anzahl | Zylinder: Durchmesser in mm | Zylinder: Kolbenhub in mm | Nach der Konstruktion: Nutzleistung PSe | Nach der Konstruktion: Minutliche Motordrehzahl | Nach der Konstruktion: Minutl. Schraubendrehzahl | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. Gruppe der luftgekühlten Motoren.** | | | | | | | | | | |
| 1 | Wilhelm Kieling, Frankfurt a. M. | Viertakt | umlaufend | 7 | 112 | 120 | 50 | 1250 | 1250 | Nicht angeliefert, Zulassungsbedingungen nicht erfüllt. |
| 2 | Emil Freytag, Zwickau i. Sachsen | Zweitakt | feststehend | 10 | 60 | 128 | 50 | 600 | 600 | Nicht angeliefert. |
| 3 | G. A. Bräuer & Co., Chemnitz i. Sachsen | " | umlaufend | 6 | 90 | 100 | 50 | 1200 | 1200 | Desgl. |
| 4 | Bayerische Motoren- und Flugzeugwerke, Nürnberg | Viertakt | " | 7 | 110 | 120 | 50 | 1200 | 1200 | Hauptversuch bei Wiederholung bestanden. |
| 5a | Otto Schwade & Co., Erfurt | " | " | 7 | 110 | 120 | 49 | 1100 | 1100 | Zurückgezogen, weil Vergaserkonstruktion nicht zweckmäßig. |
| 5b | | " | " | 7 | 130 | 120 | 63 | 1100 | 1100 | |
| 6 | Erich W. Stürmer, Lehnin i. Mark | Eintakt | Kreiselmotor, 3 Kolben in einem festen Gehäuse | | 7500 qmm wirksame Kolbenfläche | | 160 | 100 | 1250 | 625 | Nicht angeliefert. |
| 7a | Neue Automobil-Gesellschaft, Berlin-Oberschöneweide | Viertakt | umlaufend | 14 | 110 | 125 | 95 | 1250 | 1250 | Desgl. |
| 7a E | | " | " | 14 | 110 | 125 | 95 | 1250 | 1250 | Desgl. |
| 8 | Georg Hoffmann, Frankfurt a. M. | " | " | 7 | 135 | 150 | 95 | 1100 | 1100 | Nicht angeliefert, Zulassungsbedingungen nicht erfüllt. |
| 9 | A. Horch & Co., Zwickau i. Sachsen | " | " | 6 | 120 | 130 | 70 | 1200 | 1200 | Hauptversuch nach 6 Stund. 14 Min. abgebrochen, weil Kurbelwelle brach. |
| 9 E | | " | " | 6 | 120 | 130 | 70 | 1200 | 1200 | Nicht geprüft. |
| 10 | Kruk-Motoren-Gesellschaft, Berlin | " | " | 7 | 130 | 130 | 85 | 1200 | 1200 | Hauptversuch nicht bestanden. |
| 10 E | | " | " | 7 | 130 | 130 | 85 | 1200 | 1200 | Nicht geprüft. |
| **B. Gruppe der wassergekühlten Motoren.** | | | | | | | | | | |
| 11 | Benz u. Co., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik, A. G., Mannheim | Viertakt | feststehend | 4 | 130 | 180 | 95 | 1350 | 1350 | I. Preis (Kaiserpreis). |
| 11 E | | " | " | 4 | 130 | 180 | 95 | 1350 | 1350 | Nicht geprüft. |
| 12 | Hilz Motorenfabrik, Düsseldorf | " | " | 4 | 140 | 160 | 115 | 1200 bis 1300 | 1200 bis 1300 | Zu spät eingeliefert, daher nicht geprüft. |
| 13 | Motoren- und Lastwagen-A. G., Aachen | " | " | 6 | 110 | 170 | 90 | 1300 | 1300 | Hauptversuch bestanden. |
| 14a | Argus-Motoren-Gesellschaft m. b. H., Berlin-Reinickendorf | " | " | 4 | 125 | 130 | 72 | 1350 | 1350 | Desgl. |
| 14a E | | " | " | 4 | 125 | 130 | 72 | 1350 | 1350 | Nicht geprüft. |
| 14b | | " | " | 4 | 140 | 140 | 100 | 1350 | 1350 | V. Preis. |
| 14b E | | " | " | 4 | 140 | 140 | 100 | 1350 | 1350 | Nicht geprüft. |

Digitized by Google

| Nr. des Motors | Bewerbende Firma | Arbeitsverfahren | Zylinder: feststehend oder umlaufend | Zylinder: Anzahl | Zylinder: Durchmesser in mm | Zylinder: Kolbenhub in mm | Nach der Konstruktion: Nutzleistung PSe | Nach der Konstruktion: Minutliche Motordrehzahl | Nach der Konstruktion: Minutl. Schraubendrehzahl | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14c | Argus-Motoren-Gesellschaft m. b. H., Berlin-Reinickendorf | Viertakt | feststehend | 4 | 155 | 165 | 115 | 1100 | 1100 | Wegen Ventil- und Kolbenhavarie zurückgezogen. |
| 14c E | | " | " | 4 | 155 | 165 | 115 | 1100 | 1100 | Nicht angeliefert. |
| 14d | | " | " | 6 | 125 | 130 | 110 | 1350 | 1350 | Hauptversuch bestanden. |
| 14d E | | " | " | 6 | 125 | 130 | 110 | 1350 | 1350 | Nicht geprüft. |
| 15a | Hans Windhoff, Apparate- u. Maschinenfabrik, G.m.b.H., Schöneberg | " | umlaufend | 7 | 120 | 120 | 100 | 1300 | 1300 | Nicht angeliefert. |
| 15a E | | " | " | 7 | 120 | 120 | 100 | 1300 | 1300 | Desgl. |
| 15b | | " | " | 5 | 120 | 120 | 75 | 1400 | 1400 | Desgl. |
| 15c | | " | " | 7 | 90 | 120 | 55 | 1420 | 1420 | Desgl. |
| 15c E | | " | " | 7 | 90 | 120 | 55 | 1420 | 1420 | Desgl. |
| 16a | Fahrzeugfabrik Eisenach | " | feststehend | 4 | 100 | 140 | 45 | 1400 | 1400 | Desgl. |
| 16b | | " | " | 4 | 120 | 170 | 70 | 1300 | 1300 | Desgl. |
| 16b E | | " | " | 4 | 120 | 170 | 70 | 1300 | 1300 | Desgl. |
| 17 | Rheinische Aerowerke, Düsseldorf-Obercassel | " | " | 6 | 120 | 140 | 100 | 1370 | 1370 | Desgl. |
| 18a | Gebr. Stoewer, Stettin | " | " | 4 | 140 | 140 | 100 | 1250 | 1250 | Prüfungen wegen Betriebsstörungen (Kolbendefekte) abgebrochen. |
| 18a E | | " | " | 4 | 140 | 140 | 100 | 1250 | 1250 | |
| 18b | | " | " | 6 | 130 | 130 | 100 | 1350 | 1350 | Nicht geprüft. |
| 19a | Basse & Selve, Altena-Westfalen | " | " | 4 | 110 | 125 | 55 | 1400 | 1400 | Kurbelwellenlagerbolzenbruch beim Hauptversuch. |
| 19a E | | " | " | 4 | 110 | 125 | 55 | 1400 | 1400 | Hauptversuch bestanden. |
| 19b | | " | " | 4 | 130 | 180 | 95 | 1400 | 1400 | Nicht angeliefert. |
| 19b E | | " | " | 4 | 130 | 180 | 95 | 1400 | 1400 | Desgl. |
| 20a | Daimler-Motoren-Gesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim | " | " | 4 | 120 | 140 | 65 | 1350 | 1350 | Hauptversuch u. Nachversuche bestanden. |
| 20a E | | " | " | 4 | 120 | 140 | 65 | 1350 | 1350 | Nicht geprüft. |
| 20b | | " | nach unten hängend | 4 | 120 | 140 | 65 | 1400 | 1400 | IV. Preis. |
| 20b E | | " | " | 4 | 120 | 140 | 65 | 1400 | 1400 | Nicht geprüft. |
| 20c | | " | " | 4 | 120 | 140 | 65 | 1400 | 940 | Havarie beim Transport, aber ohne Verschulden der Firma. |
| 20c E | | " | " | 4 | 120 | 140 | 65 | 1400 | 940 | Hauptversuch bestanden. |
| 20d | | " | feststehend | 4 | 140 | 150 | 90 | 1300 | 1300 | Havarie b. Hauptversuch, aber ohne Verschulden der Firma. |
| 20d E | | " | " | 4 | 140 | 150 | 90 | 1300 | 1300 | Hauptversuch u. Nachversuche bestanden. |
| 20e | | " | " | 6 | 120 | 140 | 95 | 1350 | 1350 | Desgl. |
| 20e E | | " | " | 6 | 120 | 140 | 95 | 1350 | 1350 | Nicht geprüft. |
| 20f | | " | " | 4 | 110 | 140 | 50 | 1350 | 1350 | Haupt- und Nachversuche bestanden. |
| 20f E | | " | " | 4 | 110 | 140 | 50 | 1350 | 1350 | Nicht geprüft. |
| 20g | | " | " | 6 | 105 | 140 | 75 | 1350 | 1350 | II. Preis. |
| 20g E | | " | " | 6 | 105 | 140 | 75 | 1350 | 1350 | Nicht geprüft. |

Digitized by Google

| Nr. des Motors | Bewerbende Firma | Arbeitsverfahren | Zylinder: feststehend oder umlaufend | Zylinder: Anzahl | Zylinder: Durchmesser in mm | Zylinder: Kolbenhub in mm | Nach der Konstruktion: Nutzleistung PSe | Nach der Konstruktion: Minutliche Motordrehzahl | Nach der Konstruktion: Minutl. Schraubendrehzahl | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 21 | W. Schrocter, Delitzsch | Viertakt | feststehend | 6 | 124 | 160 | 90 | 1200 | 1200 | Bei Wiederholung Hauptversuch bestanden. |
| 22b | Neue Automobil-Gesellschaft, Berlin-Oberschöneweide | " | " | 4 | 135 | 160 | 95 | 1250 | 1250 | III. Preis. |
| 22b E | | " | " | 4 | 135 | 160 | 95 | 1250 | 1250 | Nicht geprüft. |
| 22c | | " | " | 4 | 120 | 120 | 55 | 1350 | 1350 | Haupt- und Nachversuche bestanden. |
| 22c E | | " | " | 4 | 120 | 120 | 55 | 1350 | 1350 | Nicht geprüft. |
| 23 | Flugwerk Deutschland, München | " | " | 4 | 140 | 160 | 90 | 1100 | 1100 | Hauptversuch bestanden, Motor schwer, hoher Betriebsstoffverbrauch. |
| 23 E | | " | " | 4 | 140 | 160 | 90 | 1100 | 1100 | Nicht angeliefert. |
| 24 | Stahlmotoren-Gesellschaft Ernst Jaenisch & Co., Berlin | " | " | 4 | 120 | 140 | 60 | 1200 | 1200 | Nicht angeliefert. |
| 25a | Zivilingenieur Robert Conrad und Kommerzienrat Bernh. Meyer | " | " | 4 | 135 | 160 | 95 | 1400 | 1400 | Wegen Gehäuseverletzung nicht geprüft. |
| 25b | | Zweitakt | " | 6 | 4 à 120<br>2 à 185 | 110 | 65 | 1400 bis 1435 | 1400 bis 1435 | Nicht angeliefert. |

## Die Prüfungsergebnisse.

Die Prüfungen hatten anfangs etwas unter der Eile zu leiden, die bei den Vorbereitungen sowohl seitens der Bewerber als auch seitens der Prüfstelle nötig gewesen war. Infolgedessen nahmen auch die Arbeiten für den Einbau und für die Bereitstellung zur offiziellen Erprobung im Anfange fast allgemein mehr Zeit in Anspruch als ursprünglich vorgesehen war. Die Vorversuche mußten in verschiedenen Fällen unterbrochen werden, weil plötzlich die Benzin- oder Schmierölzuführung versagte, Zündkabel brachen usw. Teilweise übte auch die anfangs recht ungünstige Witterung einen nachteiligen Einfluß aus; so fror z. B. der Vergaser des Stahlherzmotors (Schwade & Co., Erfurt) mehrfach schon nach kurzer Betriebszeit ein, eine Erscheinung, der die Firma bei rechtzeitiger Berücksichtigung wohl in einfacher Weise hätte abhelfen können. Ferner zeigte sich der lose Sand, der den Boden der Schuppen bildete, nicht gerade vorteilhaft, weil sich daraus, trotz Naßhalten des Bodens, Vergaserverstopfungen und Ventilstörungen ergaben. Eine wiederholt beobachtete Erscheinung war ferner die, daß der dem Propeller zunächst liegende Zylinder durch den kalten Schraubenluftstrom einseitig zu stark abgekühlt wurde, woraus Festsetzen des betreffenden Kolbens und damit Versuchsunterbrechungen entstanden. Ein dünnes Schutzblech, das an der unmittelbar dem Luftstrom ausgesetzten Zylinderseite angebracht wurde, brachte aber in dieser Beziehung jedesmal völlige Besserung. Bei der Einfachheit dieser Maßnahme hat das Preisgericht davon Abstand genommen, die nachträgliche Anbringung eines solchen Schutzbleches als eine Änderung der Motorkonstruktion im Sinne der Wettbewerbsbestimmungen anzusehen.

Digitized by Google

## Tabelle II.

| Nr. des Motors | Bewerbende Firma | Mittlere Nutzleistung in PSe | Mittlerer effektiver Druck in kg/qcm | Minutliche Drehzahlen: mittlere beim Hauptversuch | Minutliche Drehzahlen: niedrigste bei den Vorversuchen | Minutliche Drehzahlen: höchste überhaupt erreichte | Stündlicher Betriebsstoffverbrauch: Benzin [1] kg/PSe | Stündlicher Betriebsstoffverbrauch: Schmieröl [2] kg/PSe | Eigengewicht des Motors [3] kg | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4 | Bayerische Motoren- und Flugzeugwerke, Nürnberg | [4] 38,0<br>30,7 | 4,16<br>3,61 | 1031<br>960 | 790 | 1092 | 0,378<br>0,526 | 0,065<br>0,075 | 80,30 | |
| 11 | Benz & Co., Mannheim | 102,7 | 7,52 | 1288 | 660 | 1384 | 0,211 | 0,019 | 169,04 | I. Preis. |
| 13 | Motoren- und Lastwagen-A. G., Aachen | 103,0 | 7,12 | 1346 | 500 | 1393 | 0,236 | 0,0095 | 245,66 | |
| 14a | Argus-Motoren- | 72,0 | 7,56 | 1342 | 340 | 1386 | 0,263 | 0,037 | 141,95 | |
| 14b | Gesellschaft, | 98,0 | 7,49 | 1368 | 260 | 1476 | 0,239 | 0,040 | 166,27 | V. Preis. |
| 14d | Berlin-Reinickendorf | 103,5 | 7,11 | 1370 | 320 | 1410 | 0,262 | 0,030 | 213,98 | |
| 19a E | Basse & Selve, Altena | 45,3 | 6,28 | 1365 | 620 | 1406 | 0,262 | 0,011 | 143,18 | |
| 20a | Daimler-Motoren- | 71,4 | 7,56 | 1343 | 300 | 1480 | 0,2255 | 0 014 | 155,13 | |
| 20b | Gesellschaft, | 72,3 | 7,28 | 1412 | 330 | 1506 | 0,226 | 0,021 | 138,87 | IV. Preis. |
| 20c E | Stuttgart-Untertürkheim | 67,4 | 6,89 | Schraube 989 Motor 1391 | 320 | 1410 | 0,223 | 0,027 | 153,56 | |
| 20d E | | 100,6 | 7,17 | 1373 | 350 | 1476 | 0,221 | 0,018 | 197,77 | |
| 20e | | 104,5 | 7,53 | 1315 | 430 | 1460 | 0,236 | 0,014 | 219,50 | |
| 20f | | 60,8 | 7,37 | 1396 | 360 | 1526 | 0,224 | 0,013 | 136,01 | |
| 20g | | 90,1 | 8,04 | 1387 | 390 | 1400 | 0,228 | 0,017 | 155,78 | II. Preis. |
| 21 | W. Schroeter, Delitzsch | 90,0 | 5,57 | 1252 | 460 | 1320 | 0,278 | 0,021 | 187,87 | |
| 22b | Neue Automobil- | 97,0 | 7,10 | 1344 | 420 | 1450 | 0,217 | 0,017 | 190,56 | III. Preis. |
| 22c | Gesellschaft, Berlin-Oberschöneweide | 56,6 | 6,67 | 1408 | 700 | 1450 | 0,232 | 0,004 | 113,52 | |
| 23 | Flugwerk Deutschland, München | 70,4 | 6,05 | 1062 | 460 | 1090 | 0,370 | 0,026 | 207,48 | |

Anmerkungen:

[1] Geliefert von der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, Berlin NW 6, Schiffbauerdamm 15; Flugmotorenbenzin, spezifisches Gewicht 0,72.

[2] Geliefert von der Deutschen Vacuum-Oil-Company, Berlin W, Lützowstraße 101; Mobil-Öl „Arctic" oder Mobil-Öl „A" nach Wahl der einzelnen Bewerber.

[3] Einschließlich Zubehör sowie Kühlwasser-, Benzin- und Schmierölinhalt am Anfang, jedoch ohne die bestimmungsgemäß für Betriebsstoffbehälter und Kühler zu machenden Zuschläge.

[4] Die oberen Zahlen gelten für die ersten zwei, die unteren für die letzten fünf Stunden des Hauptversuchs (ein Zylinder nicht mehr betriebsfähig).

Digitized by Google

**Tabelle III.**

## Zusammenstellung

der allgemeinen Konstruktionsangaben, der Einheitsgewichte und deren Zusammensetzung aus Eigengewicht und Betriebsstoffverbrauch der preisgekrönten Motoren.

| Nr. des Motors | Bewerber | Zylinder: Zahl | Zylinder: Bohrung mm | Hub mm | Mittlere Umdrehungszahl des Hauptversuchs | Tatsächliche Nutzleistung beim Hauptversuch PSe | Einheitsgewicht der Motoranlage zuzüglich Betriebsstoff für 7 Stunden für 1 Pferdestärke kg/PSe | Eigengewicht des Motors mit unmittelbarem Zubehör für 1 Pferdestärke kg/PSe | Zuschlag für Benzin- und Ölbehälter, Kühler und Betriebsstoffinhalt des Motors für 1 Pferdestärke kg/PSe | Gesamte Betriebsstoffzuführung in 7 Stunden für 1 Pferdestärke kg/PSe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 | Benz & Co., Rheinische Gasmotoren-Fabrik, Akt. Ges., Mannheim | 4 | 130 | 180 | 1288 | 102,7 | 3,55 | 1,528 | 0,461 | 1,565 |
| 20g | Daimler-Motoren-Gesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim | 6 | 105 | 140 | 1387 | 90,1 | 3,83 | 1,583 | 0,544 | 1,706 |
| 22b | Neue Automobil-Gesellschaft Akt. Ges., Berlin-Oberschöneweide | 4 | 135 | 160 | 1344 | 97,0 | 3,99 | 1,874 | 0,470 | 1,642 |
| 20b | Daimler-Motoren-Gesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim | 4 | 120 | 140 | 1412 | 72,3 | 4,06 | 1,855 | 0,476 | 1,731 |
| 14b | Argus-Motoren-Gesellschaft m. b. H., Reinickendorf bei Berlin | 4 | 140 | 140 | 1368 | 98,0 | 4,08 | 1,629 | 0,500 | 1,950 |

Alle Motoren arbeiten im Viertakt, haben feststehende wassergekühlte Zylinder und direkte Schraubenkupplung.

Digitized by Google

Für den Fachmann nicht sonderlich überraschend ist die Tatsache, daß bei den scharfen Bedingungen des Wettbewerbes von den luftgekühlten Motoren kein einziger für einen Preis in Betracht kam. Nur einem, nämlich dem Motor der Bayerischen Motoren- und Flugzeugwerke, Nürnberg, gelang es, den siebenstündigen Dauerversuch bei der Wiederholung durchzuführen, indessen arbeiteten bei diesem von den sieben Zylindern auch nur sechs bis zum Schluß, und das Einheitsgewicht ergab sich als so hoch, daß der Motor nicht einmal in die engere Konkurrenz kommen konnte. Allgemein zeigte sich, daß der luftgekühlte Motor zwar für kurze Flüge im Gesamtgewicht erheblich günstiger dasteht als der wassergekühlte, daß letzterer aber für ein praktisch — insbesondere auch für militärische Zwecke — zu verwendendes Flugzeug, das auch längere Dauerflüge durchführen muß, nach dem jetzigen Stande der Motorentechnik entschieden vorzuziehen ist. Die Betriebsdauer, bei der wegen des höheren Betriebsstoffverbrauchs das praktisch zu vergleichende Einheitsgewicht für beide Motorentypen annähernd gleich groß wird, liegt zur Zeit bei rund 5 Stunden; für längere Flüge ist das Gewicht des wassergekühlten Motors (also einschließlich des verbrauchten und daher von Anfang an mitzuführenden Betriebsstoffgewichts) günstiger. Hinsichtlich der Betriebssicherheit dürfte der letztere vorläufig ebenfalls noch den Vorzug verdienen.

Tabelle II gibt ein Bild über die wesentlichsten Versuchsergebnisse derjenigen Motoren, die den siebenstündigen Hauptversuch durchgemacht haben.

Nach Beendigung des Hauptversuchs war die Sachlage so, daß der 95 PS-Benz-Motor (Nr. 11 der Tabelle I) mit einem Einheitsgewicht von 3,55 kg/PSe und der 75 PS-Daimler-Motor (Nr. 20g) mit einem solchen von 3,83 kg/PSe unzweifelhaft an der Spitze standen. Die hierauf folgenden fünf Motoren (95 PS-N. A. G.-Motor Nr. 22b, 90 PS-Daimler-Motor Nr. 20d E, 55 PS-N. A. G.-Motor Nr. 22c, 65 PS-Daimler-Motor Nr. 20b und 100 PS-Argus-Motor Nr. 14b der Tabelle I) lagen in ihren Einheitsgewichten so nahe beieinander, daß für sie zur einwandfreien Feststellung der Reihenfolge noch weitere Dauerversuche erforderlich waren. Um aber allen etwa im Preisgericht auftretenden Fragen und Wünschen gerecht werden zu können, beschloß die Prüfstelle, auch die beiden schon als voraussichtliche Sieger anzusehenden Motoren Nr. 11 und 20g noch den Nachversuchen zu unterziehen, die aus dem gleichen Grunde außer auf die genannten sieben auch noch auf die dann folgenden drei Motoren (Daimler-Motoren Nr. 20a, 20e und 20f der Tabelle I), insgesamt also auf die zehn besten Motoren ausgedehnt wurden. Dabei blieb es natürlich dem Preisgericht völlig überlassen, diese Maßnahme durch Berücksichtigung ihrer Ergebnisse zu billigen oder aber nur die Ergebnisse der fünf bis dahin besten Motoren seinem Schlußurteil zugrunde zu legen.

In seiner Sitzung vom 15. bis 17. Januar 1913 wählte das Preisgericht auf Grund des ihm vorgelegten Prüfungsmaterials einstimmig die in Tabelle III zusammengestellten fünf Motoren als Preisträger aus. Tabelle III enthält ferner die wichtigsten Hauptabmessungen und Versuchsergebnisse, soweit sie für die Beurteilung der Sachlage von wesentlicher Bedeutung waren.

Auf die näheren Umstände in bezug auf die Prüfung der preisgekrönten Motoren sowie auf die Grundzüge ihrer Konstruktion wird in einem weiteren Aufsatz eingegangen werden.

La.

Digitized by Google

# Der Balkan-Krieg.

## Kriegsereignisse zur See.

(Fortsetzung.)

Nach dem Seegefechte vor den Dardanellen am 18. Dezember, bei dem sich beide Parteien recht gut schlugen, die Griechen aber die Seeherrschaft behielten, schritten die Flotten zur Reparatur der erlittenen Beschädigungen. Alle Gerüchte, die von neuen Seekämpfen der beiden Gros an den darauf folgenden Tagen zu berichten wissen, beruhen auf Erfindungssucht. Es muß späteren Untersuchungen vorbehalten bleiben, ob die türkische Flotte besser gehandelt hätte, sich voll einzusetzen, statt in die Dardanellen zurückzulaufen. Jedenfalls ist es nicht ganz erklärlich, weswegen die Türken auf eins ihrer besten Schiffe „Medschidijeh" von vornherein verzichteten. Eigenartig berühren die zwischen den Flottenchefs gewechselten FT-Sprüche, sowohl vor wie während des Gefechts. Das Telegramm des türkischen Admirals an seinen Gegner nach Beginn des Kampfes: „Ihre Kanonen verfehlen das Ziel, lassen Sie 20 m tiefer richten" steht wohl da als etwas in der Seekriegsgeschichte noch nicht Dagewesenes.

Das Ziel der türkischen Unternehmung zur See, die Niederkämpfung der griechischen Flotte, um Griechenland den Beitritt zum Waffenstillstande aufzunötigen, wurde nicht erreicht.

### Fortsetzung der Operationen zur See.

Im Laufe der hierauf folgenden Wochen trafen die Türken Vorbereitungen für Truppentransporte über See. Zunächst hieß es, die Truppen seien zu Landungen auf Inseln bestimmt. Mittlerweile wurde der Mangel an Kohlen fühlbarer, und am 22. Dezember erklärte die Pforte (nach einer Zeitungsnachricht), daß sie Kohle nicht mehr als Konterbande betrachte.

An demselben Tage unternahmen der türkische Kreuzer „Medschidijeh" und sechs Zerstörer eine Aufklärungsfahrt in See und vertrieben vier griechische Zerstörer nebst einem Unterseeboot bis Tenedos, bis diesen der „Averoff" zur Hilfe kam. Die türkischen Schiffe kehrten in die Dardanellen zurück, und „Averoff" ging nach der Mudros-Bucht (Lemnos) zur Fortsetzung der Reparaturen.

Bei der Bewachung der Dardanellen um diese Zeit hat anscheinend das Unterseeboot „Delphin" eine wichtige Rolle gespielt. Das Boot wird in verschiedenen Meldungen genannt.

Neben diesen Unternehmungen fand die türkische Flotte im Schwarzen Meer (trotz des Waffenstillstandes) Gelegenheit zur Betätigung. Während der Weihnachtstage brachte ein türkisches Kanonenboot neun Fahrzeuge mit Nahrungsmitteln dort auf, die für die bulgarische Armee bestimmt waren. Es dürfte sich hierbei nur um kleinere Prähme oder dergleichen gehandelt haben. Die Prisen wurden nach Konstantinopel gebracht.

Digitized by Google

Die geringen Aussichten auf Erfolg bei den Friedensverhandlungen führten gegen Ende des Jahres zu neuen energischen Rüstungen und Truppennachschüben seitens der Balkanstaaten. Die Türken zogen weitere aus Anatolien kommende Truppen auf Gallipoli zusammen; ihre Gegner trafen dementsprechende Maßregeln. Zu Anfang Januar waren die Reparaturen der türkischen Schiffe — einschließlich des Kreuzers „Hamidije" — in der Hauptsache beendet. Der türkische Unternehmungsgeist war geweckt und verlangte nach neuen Taten. Am 4. Januar $7^h\ 30^m$ vorm. gingen vier türkische Schiffe („Torgud Reiß", „Assar-i-Tewfik" und beide Kleinen Kreuzer) nebst einigen Zerstörern zu einer Aufklärungsfahrt nach Tenedos in See. Als die Griechen mit „Averoff" an der Spitze ihnen entgegentraten, liefen die Türken wieder in die Dardanellen ein. Am 6. Januar erfolgte ein zweiter Vorstoß, der anscheinend bis Chios ging.

Die Bestrebungen der Griechen, die türkische Flotte möglichst weit in See zu locken, hatten aber wieder keinen Erfolg. Die Türken begnügten sich mit der Feststellung der gegnerischen Stärke und scheinen das Ganze mehr als Übungsfahrten nach der voraufgegangenen dreiwöchigen Untätigkeit aufgefaßt zu haben. Der Chef der Dardanellen-Flotte, Kapitän Ramsi, sollte einem Gerücht zufolge zu der Ansicht gelangt sein, daß die türkische Flotte keine großen Aussichten in dem erneut seitens der Regierung nahegelegten Kampf mit ihrem Gegner habe, denn am 12. Januar wurde gemeldet, Kapitän Ramsi sei zurückgetreten, weil er die Verantwortung für ein weiteres Vorgehen gegen die griechische Flotte nicht übernehmen wolle. Als Nachfolger wurde Halil Pascha genannt. Es scheint sich aber nur um ein — wenn auch vielleicht bezeichnendes — Gerücht gehandelt zu haben, denn nach andern Nachrichten hat Ramsi Bey noch im Gefecht vom 18. Januar die türkischen Schiffe geführt.

Das Vertrauen des Volkes zur Flotte war inzwischen geschwunden; es kam verschiedentlich zu feindseligen Kundgebungen, und Seeoffiziere wurden öffentlich beschimpft. Unter dem Druck der Verhältnisse und angesichts der überaus kritischen Zeit, in der sich das Land befand, konnte auch das Gerücht Glauben finden, der Kommandant der „Hamidije", der in der Nacht vom 15. zum 16. Januar aus den Dardanellen auslief, habe auf eigene Faust gehandelt. Nicht im Einklang hiermit steht allerdings die Nachricht, daß der Kreuzer bis zum Ausgang der Dardanellen von „Messudijeh", „Medschidijeh" und sechs Zerstörern begleitet worden sei. Einige Tage später fand ein neues, ernsteres Seegefecht bei Lemnos statt. Die Griechen hatten aber von dem geplanten Unternehmen Wind bekommen und Minen bei Tenedos gelegt, um die Annäherung der türkischen Flotte und eine etwaige Truppenlandung zu erschweren. — Die Bulgaren begannen ihre Hafenplätze am Marmara-Meer und Dedeagatsch (Ägäisches Meer) ebenfalls durch Minen zu schützen.

### Unternehmung des türkischen Kreuzers „Hamidije".

Der geschützte Kreuzer „Hamidije" (3830 t, Stapellauf 1903, Bestückung zwei 15, acht 12 cm-SK, Kommandant Korvettenkapitän Raouf Bey, einer der tüchtigsten Seeoffiziere der türkischen Marine) durchbrach in der mondhellen Nacht vom 15. zum 16. Januar die Blockadelinie der griechischen Zerstörer vor den Dardanellen, ohne von ihnen entdeckt zu werden, lief nach der Cykladen-Insel Syra

Digitized by Google

(Dardanellen—Syra 180 sm) und kam gegen Mittag vor Hermupolis, dem Haupthafen (20 000 Einwohner) dieser Insel, an.

Er beschoß hier zunächst einen außerhalb der Stadt gelegenen Pulverschuppen und lief dann in den Hafen ein, wo außer einem englischen Dampfer der griechische Hilfskreuzer „Makedonia" (5033 Registertonnen, Stapellauf 1912, Eigentum der „Neuen griechischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft") lag.

„Hamidije" forderte den englischen Dampfer auf, in See zu gehen, und die „Makedonia", sich zu ergeben. Während ersterer Anstalten zum Auslaufen machte, ließ der Kommandant der „Makedonia", Korvettenkapitän Tsukalas, so viel Munition wie irgend möglich über Bord werfen, seine Mannschaft ausschiffen und Befehl geben, das etwaige Feuer der „Hamidije" auf keinen Fall zu erwidern, angeblich, um letzterer den Vorwand zur Beschießung der unbefestigten Stadt zu nehmen.

Das bald darauf beginnende Geschützfeuer der „Hamidije" setzte sogleich das Vorschiff der „Makedonia" in Brand. Man öffnete nun auf dieser die Kingston-Ventile, wodurch das Schiff auf den verhältnismäßig flachen Grund des Hafens sank und seine Munitionskammern überschwemmt wurden.

„Hamidije" feuerte weiterhin ununterbrochen auf die aus dem Wasser hervorragenden und bald vom Brande ergriffenen Teile des Schiffes. Mehrere Fehlschüsse trafen dabei die Gebäude der Stadt — darunter die elektrische Zentrale, die schwer beschädigt wurde — und verletzten mehrere Hafenarbeiter. Angst und Schrecken ergriffen die Bevölkerung, deren beherzterer Teil in Erwartung einer feindlichen Landung ein Waffenmagazin, das 2000 Feuerwaffen enthielt, erbrach und leerte.

Es kam indessen zu keinem Landungsgefecht, da die „Hamidije" nach ¾stündiger Beschießung der „Makedonia" den Hafen mit SO-Kurs verließ, nachdem sie noch zuletzt gegen das am Hafen stehende Telegraphengebäude gefeuert hatte, in dem sechs Unterseekabel zusammenlaufen.

Die „Makedonia" brannte unterdessen in ihren über Wasser liegenden Teilen völlig aus, da sich aus Furcht vor einer Explosion der an Bord gebliebenen Munitionsvorräte — ein Geschütz explodierte, als der dänische Bergungsdampfer „Danmark" sich dem Wrack näherte — niemand in seine Nähe wagte.

„Hamidije" lief zunächst nach Beirut, wo sie eine Patrouille ausschiffte, und kam in der Nacht vom 18. zum 19. Januar in Port Said an (Syra—Beirut—Port Said Entfernung etwa 800 sm), von der einheimischen Bevölkerung mit Jubel empfangen. Hier blieb sie zur Kohlenergänzung und Reparatur der Maschinen 30 Stunden, d. h. 6 Stunden länger, als nach den Neutralitätsregeln zulässig ist. Dies rief um so schärferen Protest des griechischen Geschäftsträgers hervor, als diese Zeit zum Anbordschaffen von Lebensmitteln, Kohlen (350 t) und Geschenken türkenfreundlicher Kaufleute in weit größeren Mengen, als die Regierung erlaubt hatte, benutzt worden war. „Hamidije" ging dann nach Suez, wo sie zwecks Reparatur bis zum 25. Januar blieb, und von dort ins Rote Meer, angeblich nach Djeddah. Durch diesen Abstecher wollte der Kommandant sich anscheinend Gelegenheit zur Kohlenergänzung verschaffen, was ihm auch gelang: „Hamidije" kohlte unter der Küste aus Dampfern. Das Schiff lief sodann ins Mittelmeer zurück und suchte am 14. Februar morgens wegen schlechten Wetters Malta als Nothafen auf („Hamidije" kam angeblich

Digitized by Google

direkt von Port Said). Infolge einer Maschinenreparatur mußte das Schiff länger als 24 Stunden im Hafen verbleiben. Erlaubnis hierzu wurde aus London erteilt. Nach Übernahme von 400 t Kohlen stach der Kreuzer am 17. Februar 1h vorm. wieder in See.

Das Erscheinen des „Hamidije" im Mittelmeer hat den Griechen viel zu schaffen gemacht. Auf die Nachricht von den Ereignissen in Syra ließ die griechische Marineleitung sofort die Leuchtfeuer löschen, den Hafen von Piräus mit Minen sperren und dort Strandbatterien anlegen. Das Ein- und Auslaufen wurde nur zwischen 7h morgens und 5h abends und nur mit Hilfe von Lotsen gestattet.

Zur Überwachung der „Hamidije" detachierte sie 2 Zerstörer und 2 Hilfskreuzer nach Port Said.

Der griechische Seehandel litt natürlich sehr unter der Unsicherheit.

## Gefecht bei Lemnos am 18. Januar 1913.

Vielleicht in der Annahme, daß die griechische Blockadeflotte durch Detachierungen zur Verfolgung der „Hamidije" geschwächt sei, lief Kommodore Ramsi Bey am 18. Januar mit seinen gesamten Hochseestreitkräften aus, um das griechische Gros aufzusuchen und womöglich in seinem Stützpunkt Lemnos zu überraschen.

„Medschidijeh" und einige Zerstörer waren bereits am vorhergehenden Abend zu Erkundungen nach Tenedos zu in See gegangen. Um 9h morgens standen „Torgud Reiß" P, „Barbarossa", „Messudijeh", Assar-i-Tewfik", „Medschidijeh" und 13 Torpedofahrzeuge vor der Dardanellen-Einfahrt, wo „Assar-i-Tewfik" zurückgelassen wurde.

Das türkische Gros nahm zunächst Kurs auf Imbros und dann auf die SO-Spitze von Lemnos.

Das griechische Gros, bestehend aus „Averoff" und den drei „Hydra", kam ihm von der Mudros Bucht her entgegen. Kontreadmiral Kanduriotis ließ seinen Schiffen u. a. signalisieren: „Die Zukunft unseres teuren Griechenland hängt vom heutigen Tage ab; schlagt Euch wie Löwen!"

Das nun folgende etwa dreistündige Gefecht spielte sich in der Hauptsache 20 sm westlich von Tenedos, 10 sm östlich von Lemnos ab.

Von seinen Einzelheiten ist bisher wenig bekannt geworden.

Das türkische Flaggschiff feuerte um 11h 25m auf etwa 70 hm Entfernung den ersten Schuß.

Um 1h 10m traten die türkischen Schiffe mit 10 kn Fahrt den Rückmarsch nach den Dardanellen an. „Averoff" verfolgte sie angeblich eine Zeitlang auf 5000 m Entfernung.

Um 2h 30m wurde der letzte Schuß gefeuert.

Das Gefecht endete wieder ohne Entscheidung Die Türken hatten es schon aus dem Grunde nicht gewagt, ihre Schiffe ganz einzusetzen, weil sie deren Verwendungsfähigkeit zur Unterstützung von Operationen zu Lande im Küstengebiet bei etwaigem Wiederausbruch der Feindseligkeiten mit Bulgarien und Serbien sichergestellt lassen wollten. Die Schiffe beider Gegner waren zwar mehr oder minder stark beschädigt, aber keines war außer Gefecht gesetzt. Die Türken, die mehr gelitten

Digitized by Google

zu haben scheinen als ihre Gegner, berichteten, daß die griechischen Schiffe diesmal besser schossen als im Gefecht vom 16. Dezember. Über die Verluste und Beschädigungen der letzteren ist natürlich — die griechischen Schiffe bleiben ständig in Lemnos oder in See, und die Bevölkerung des Archipels ist überwiegend griechisch — nichts Wesentliches bekannt geworden. „Averoff" soll sieben schwere Treffer erhalten haben und „Spetsai" schwer beschädigt worden sein.

Auf den türkischen Schiffen brach während des Gefechts mehrfach Feuer aus, so auf „H. Barbarossa" dreimal. Auf „Barbarossa" wurden ferner der mittlere 28 cm-Turm, eine Munitionsfördereinrichtung, ein Mast und ein Schornstein stark beschädigt. Ein Schartentreffer setzte die gesamte Bedienung des mittleren 28 cm-Turmes außer Gefecht; ein Decktreffer und ein Treffer in die Offiziermesse töteten und verwundeten eine Menge Offiziere und Mannschaften. Auf „Torgud Reiß" setzte angeblich ein Treffer gleichfalls einen schweren Turm außer Gefecht.

Die Angaben über den türkischen Verlust an Toten und Verwundeten schwanken zwischen 113 und 204 Mann, darunter 24 bis 40 Tote.

## Sonstige Ereignisse.

Der jungtürkische Staatsstreich vom 20. Januar veranlaßte u. a. einen Wechsel in der Person des Marineministers. Der neue Marineminister, General Mahmud Pascha, begab sich sofort nach seiner Ernennung nach den Dardanellen, um das Geschwader zu besichtigen.

Die amtliche griechische Nachricht, in den Gewässern von Tenedos hätten die Türken Minen gelegt, wurde von diesen amtlich als falsch bezeichnet.

Nach Wiedereröffnung der Feindseligkeiten mit dem gesamten Balkanbunde (3. Februar) wurde ein Teil der türkischen Seestreitkräfte auf den Flanken der Tschataldscha-Linie bei Karaburun und Kalikratia sowie zur Unterstützung der türkischen Truppenlandung im Rücken der bulgarischen Stellungen — so „Messudijeh" und „Assar-i-Tewfik" bei Rodosto — verwendet.

„Messudijeh", „Berk-i-Safwet" und ein Kanonenboot beschossen am 4. Februar mit Erfolg bei Myriofito und Sarkoi einige der längs der Küste gegen die Gallipoli-Halbinsel vorrückenden bulgarischen Truppenverbände.

In den Dardanellen bei Nagara blieben nur — wie ein griechisches von Lemnos aus aufklärendes Wasserflugzeug am 6. Februar feststellte*) — „H. Barbarossa" und 10 Torpedofahrzeuge liegen.

Gre.

*) Dieser erstmalige Flug eines Wasserflugzeugs (Farman-System) im Kriege wurde von zwei griechischen Offizieren mit Unterstützung des Zerstörers „Velos" ausgeführt und hatte guten Erfolg. Die etwa 180 km lange Strecke von der Mudros-Bucht längs der Küste von Imbros, über Kap Swola und die Stadt Maitos die Dardanellen entlang bis Nagara, wo vier Bomben geworfen wurden, und zurück bis zu dem vor den Dardanellen wartenden „Velos", bei dem die Flieger wegen Motorversagens auf dem Wasser niedergingen, dauerte etwas über 2 Stunden.


Digitized by Google

# Rundschau in allen Marinen.

**Deutschland.** Flottentätigkeit. Die Hochseeflotte trat Ende Februar zum ersten Male mit fünf Divisionen ihre sogenannte zweite Winterreise im Verbande an. Der Verband der Aufklärungsschiffe lief am 17. Februar zum Antritt der zweiten und dritten Kreuzerreise von Kiel aus, die ihn zunächst durch die Belte und um Skagen in die Nordsee führt. S. M. S. „Straßburg" folgte erst am 24. ihrem Verbande.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Kreuzergeschwader. S. M. S. „Scharnhorst" mit dem Chef des Kreuzergeschwaders 20. 1. Pasoeroean auf Java 23. 1. — 25. 1. Makassar (Süd-Celebes) 30. 1. — 4. 2. Singapore 9. 2. — 15. 2. Hongkong 23. 2. ab nach Tsingtau. — S. M. S. „Gneisenau" 22. 1. Samarang (Java) 23. 1. — 24. 1. Batavia 1. 2. — 4. 2. Singapore 9. 2. — 15. 2. Hongkong 23. 2. ab nach Tsingtau.

S. M. S. „Leipzig" 11. 1. Tsingtau 15. 2. — 18. 2. Nimrodsund 21. 2. — 23. 2. Schanghai.

S. M. S. „Emden" 16. 1. Amoy 28. 1. — 29. 1. Kelung auf Formosa 31. 1. — 2. 2. Schanghai 5. 2. — 7. 2. Tsingtau.

S. M. S. „Nürnberg" 10. 1. Schanghai 3. 2. — 6. 2. Hongkong 14. 2. — 19. 2. Bangkok.

S. M. S. „Iltis" 19. 11. vor Hankau 16. 2. — 17. 2. Kiukiang 18. 2. — 19. 2. Nanking.

S. M. S. „Jaguar" 15. 1. Tschinkiang 24. 1. — 24. 1. Nanking 2. 2. — 2. 2. Wuhu 4. 2. — 8. 2. Kiukiang 13. 2. — 15. 2. Hankau.

S. M. S. „Luchs" 17. 1. Soerabaja (Java) 21. 1. — 26. 1. Menado (Nord-Celebes) 28. 1. — 1. 2. Sandakan (Borneo) 4. 2. — 7. 2. Manila 14. 2. — 17. 2. Amoy.

S. M. S. „Tiger" 17. 2. Tsingtau 31. 1. — 2. 2. Schanghai. S. M. Flußkanonenboot „Tsingtau" 13. 1. Canton 1. 2. — über Wampoa 3. 2. Hongkong 20. 2. — 20. 2. Macao. — S. M. Flußkanonenboote „Vaterland" 28. 12. Schanghai, „Otter" 28. 10. Tschungking. — S. M. Tpdbte. „S 90" 18. 1. Schanghai 25. 1. — 26. 1. Tschinkiang 29. 1. — 30. 1. Nanking 1. 2. — 1. 2. Wuhu 2. 2. — 3. 2. Kiukiang 5. 2. — 6. 2. Hankau 16. 2. — 17. 2. Kiukiang 18. 2. — 19. 2. Nanking 21. 2. — 22. 2. Schanghai. — „Taku" 24. 1. Tschingkiang 28. 1. — 29. 1. Schanghai 30. 1. — 31. 1. Tsingtau.

Australische Station. S. M. S. „Condor" unternahm von Rabaul in Neupommern aus eine Stromreise ins Innere von Neu-Guinea, auf der das Schiff, soweit sein Tiefgang es gestattete, den Kaiserin Augusta-Fluß hinaufdampfte und dabei bisher wenig bekannte und befahrene Gebiete des nur in seiner Mündung erforschten Stromgebietes erschloß. Die Erschließung dieses wichtigen Flusses ist für unsere Kolonie Deutsch-Neu-Guinea von hervorragender Bedeutung, um so mehr, als eine Anzahl bereits früher von privater Seite stromaufwärts versuchter Forschungsreisen wegen vieler durch Untiefen und Stromschnellen bedingter nautischer Schwierigkeiten und der kriegslustigen und mißtrauischen Bevölkerung des Binnenlandes erfolglos verliefen. Diese Reise bedeutet somit einen erfreulichen Fortschritt in der Erforschung unserer Schutzgebiete.

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, dahinter das der Abfahrt.

Digitized by Google

S. M. S. „Cormoran" 10. 1. Apia 15. 2. — 18. 2. Suva auf den Fidschi-Inseln 21. 2. — 26. 2. Norfolk-Insel.

S. M. S. „Planet" setzt seine Vermessungsarbeiten an der Nordküste Neu-Guineas fort.

Ostafrikanische Station. S. M. S. „Seeadler" 6. 1. Kapstadt 1. 2. — 4. 2. East London 11. 2. — 18. 2. Mozambique 21. 2. — 23. 2. Mikindani. — S. M. S. „Möwe" 15. 1. Durban 30. 1. — 10. 2. Beira (Portugiesisch-Ostafrika) 15. 2. — 21. 2. Lindi (Deutsch-Ostafrika) 24. 2. — 25. 2. Daressalam.

Westafrikanische Station. S. M. S. „Eber" 15. 1. Axim 19. 1. — 20. 1. Lome 23. 1. — 24. 1. Lagos 24. 1. — 26. 1. Duala 17. 2. Antritt der Heimreise von dort, um auf einer der kaiserlichen Werften zu überholen. Das Schiff hat inzwischen, 23. 2., Monrovia angelaufen.

S. M. S. „Panther" 14. 1. Gran Bassa 20. 1. — 21. 1. River Ceß 24. 1. — 24. 1. Gran Bassa 24. 1. — 25. 1. Monrovia.

Ostamerikanische Station. Der Kreuzer „Bremen" ist wieder auf seine alte Station zurückgekehrt, die er nach Antritt der Heimreise der beiden Schulschiffe allein inne hat. Er verließ am 23. Januar Porto Grande auf den Kap Verdischen Inseln und traf am 1. Februar auf den Bermudas ein, ab 17. 2. — 20. 2. Philadelphia.

Mittelmeer. Mittelmeerdivision. S. M. S. „Goeben" liegt vor Konstantinopel. S. M. S. „Breslau" 16. 1. Jaffa 16. 1. — 18. 1. Beirut 20. 1. — 21. 1. Alexandrette 14. 2. — 16. 2. Insel Leros 18. 2. — 19. 2. Smyrna.

S. M. S. „Geier" 23. 1. Haifa 3. 2. — 4. 2. Beirut 11. 2. — 12. 2. Haifa 13. 2. — 14. 2. Port Said 15. 2. — 20. 2. Konstantinopel. — S. M. S. „Loreley" ist von Konstantinopel über Korfu nach Triest gegangen, um dort ihre Jahresüberholung zu erledigen.

Die Schulschiffe. S. M. S. „Vineta" 16. 1. Neapel 28. 1. — 31. 1. Algier 6. 2. — 10. 2. Vigo 25. 2. ab nach Kiel.

S. M. S. „Hertha" 24. 1. Neapel 31. 1. — 5. 2. Malaga 11. 2. — 12. 2. Cadix 15. 2. — 18. 2. Vigo 27. 2. ab nach Kiel. S. M. SS. „Vineta" und „Hertha" sind mit dem Verlassen der Mittelmeerstation aus dem Verbande der Mittelmeerdivision ausgeschieden.

S. M. S. „Hansa" 25. 1. Las Palmas (Gran Canaria) 5. 2. — 7. 2. Funchal (Madeira) 8. 2. — 12. 2. Vigo 27. 2. ab nach Eckernförde.

S. M. S. „Victoria Louise" 25. 1. St. Thomas 28. 1. — 11. 2. Teneriffa 15. 2. — 20. 2. Vigo.

Ablösungstransporte. Ablösungsdampfer „Königin Louise" auf der Ausreise mit der Ablösung für das Kiautschougebiet 20. 1. Port Said 21. 1. — 2. 2. Colombo 3. 2. — 13. 2. Hongkong 14. 2. — 18. 2. Tsingtau. Am 24. 2. hat der Dampfer mit den abgelösten Mannschaften die Heimreise angetreten. — R. P. D. „Roon" trat mit der Ablösung für S. M. S. „Cormoran" am 12. 2. die Ausreise nach Australien an.

— Personalien. Am 19. Januar verschied in Berlin, seiner Heimatstadt, der Admiral à la suite des Seeoffizierkorps, Mitglied des Herrenhauses, Fritz von Hollmann. Im Alter von 15 Jahren war er 1857 in die damalige preußische Marine eingetreten und hat somit die Entstehung unserer deutschen Marine vom ersten Anfang an mitgemacht. Nach seiner Kadettenzeit — zwei Jahre auf



Digitized by Google

„Amazone", „Gefion", „Thetis" und „Grille" — machte er als Seekadett eine fast dreijährige Reise nach Ostasien auf der „Thetis" mit, die erste preußische Expedition nach dem Fernen Osten, bei welcher der preußische Gesandte Graf Eulenburg den Grund zu geschäftlichen und politischen Anknüpfungen mit China und Japan zu legen hatte. Nach fast vollen sechs Jahren Dienstzeit „in der kurzen Jacke" wurde Hollmann 1863 zum Unterleutnant z. S. befördert, um allerdings bereits nach weiteren fünf Jahren Kapitänleutnant zu werden. 1870 nahm er als I. Offizier der „Grille" an dem Gefecht bei Hiddensee gegen das französische Ostgeschwader teil und zwei Jahre später auf der alten „Gazelle" an der Besetzung der beiden haitianischen Korvetten „Union" und „Mont Organisé", welche geschah, um deutschen Forderungen an die Regierung dieser Negerrepublik Nachdruck zu verleihen. Danach sehen wir ihn 1873 bereits in der Admiralität als Vorstand der Zentralabteilung tätig, und wenn er auch nach etlichen Jahren immer wieder in die Front zurücktrat, um seine Fähigkeiten als Schiffskommandant und später als Admiral zu beweisen, so blieb doch sein organisatorisches Talent vornehmlich in den Zentralbehörden ausgenutzt. 1890 trat er an die Spitze des Reichs-Marine-Amts und verblieb hier bis zu seinem Ausscheiden aus dem Kaiserlichen Dienst im Jahre 1897 als Admiral. An seiner Bahre trauert eine lange Reihe von Seeoffizieren, die das Glück hatten, unter ihm zu fahren und von ihm zu lernen, und die gesamte Marine wird nie vergessen, was ihr alter, bis in den Tod ihr getreuer Admiral für sie getan. —

Der Chef der Hochseeflotte, Admiral Henning v. Holtzendorff, ist aus dem Kaiserlichen Dienst ausgeschieden und in Anerkennung seiner Verdienste zu den Seeoffizieren à la suite des Seeoffizierkorps übergeführt worden. Zum neuen Flottenchef ist der Vizeadmiral Friedrich v. Ingenohl ernannt worden.

— Schiffsmaterial. S. M. S. „Stralsund" ist am 15. Februar aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen worden, „Friedrich der Große" am 22. Januar.

— Stapelläufe. Torpedoboot „S 22" am 15. Februar in Elbing, Unterseeboot „U 21" am 8. Februar in Danzig. Das Großkampfschiff „S" soll am 1. März in Gegenwart Seiner Majestät des Kaisers in Wilhelmshaven ablaufen. Der Bau war im Frühjahr 1911 begonnen worden.

— Flugwesen. Durch einen Unfall, bei dem der Kapitänleutnant Jenetzky und sein Mitflieger Obermaschinistenmaat Dieckmann den Tod fanden, wurde das von der Provinz Westpreußen gestiftete Wasserflugzeug „Westpreußen" vernichtet. Die Ursache des Todessturzes in die offene See nahe der Zoppoter Landungsbrücke ist nicht völlig aufgeklärt worden. Vermutet wird ein Flügelbruch.

Mit der Herrichtung des Platzes für die Marine-Luftschiffstation bei Cuxhaven ist begonnen worden.

Die Vorschriften für Marineflugzeuge, die das Reichs-Marine-Amt der Flugzeugindustrie übermittelt hat, enthalten folgende Einzelforderungen für den Bau: Vor allem ist dafür zu sorgen, daß der Propeller nicht in das Wasser eintauchen kann, ebenso müssen alle empfindlichen Teile, besonders der Motor und die zu ihm gehörenden Bestandteile gegen Wasserspritzer geschützt werden. Völlig verboten ist die Anwendung von Aluminium für solche Teile, die beweglich sind. Jedes Flugzeug muß mit zwei Seeankern ausgerüstet sein. Genau sind auch die einzelnen Teile der Ausrüstung vorgeschrieben, die zu Meßzwecken usw. dienen sollen. Die Fähigkeit, sowohl auf dem Lande wie auf dem Wasser niedergehen zu können, wird als erwünscht bezeichnet. Alles in allem geht aus diesen Vorschriften hervor, daß die deutsche Marineverwaltung sich über die Eigenschaften vollständig klar ist, die von brauchbaren Wasserflugzeugen verlangt werden müssen.

Digitized by Google

— Funkentelegraphie. Die neue Marine-Funkentelegraphenstation Neumünster, die den Verkehr zwischen den Stationen im Ostsee- und Nordseegebiet vermitteln soll, hat den Betrieb in vollem Umfange aufgenommen. Es ist die erste Anlage dieser Art für unsere Flotte im Binnenlande, sie ist mit Marinepersonal besetzt.

— Das vom Nautischen Departement des Reichs-Marine-Amts geförderte Seekarten- und Seehandbuchwerk hat die deutsche Schiffahrt in bemerkenswerter Weise von den Erzeugnissen fremder Nationen auf diesem Gebiet frei gemacht. Die herausgegebenen Karten und Bücher umfassen den größten Teil der Haupt-Handels- und Verkehrs-Seestraßen der Welt. Der Absatz deutscher Seekarten hat sich von 27 600 Stück im Jahre 1905 auf 78 680 Stück im Jahre 1911 gesteigert.

— II. Torpedodivision. Durch Kabinettsbefehl vom 13. Januar ist bestimmt worden, daß bei der II. Torpedodivision am 1. April d. J. eine 7. und 8. Kompagnie und aus ihnen eine 4. Abteilung neu zu bilden ist.

— Marineinfanterie. Das III. Stamm-Seebataillon ist am 1. Februar von Wilhelmshaven nach seinem neuen Standort Cuxhaven übergesiedelt.

T. T.



**England.** Allgemeines. Der erneute Kriegsausbruch auf dem Balkan, die gespannten Beziehungen zwischen Rumänien und Bulgarien sowie die Schwierigkeiten, die sich der Regelung der albanischen Frage auf der Botschafterkonferenz entgegenstellen, nehmen alle Bemühungen der Großmächte in Anspruch, ein weiteres Umsichgreifen des Balkankrieges zu verhindern. Deutschland handelt dabei, wie wiederholt auch von amtlicher englischer Seite betont wird, in enger Fühlungnahme mit England. Die englischen Zeitungsstimmen geben ihrer Freude darüber Ausdruck, daß gerade in dieser politisch schwierigen Zeit eine gegenseitige Annäherung möglich war, und erhoffen davon Gutes für die Zukunft. Es kann hierbei nur mit Genugtuung festgestellt werden, daß gegenseitige Verdächtigungen in einzelnen Blättern beider Länder, wie sie noch vor kurzer Zeit aufzutauchen pflegten, fast verstummt sind. Nicht wenig haben hierzu nach englischen Preßstimmen die Erklärungen des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts und des Staatssekretärs des Auswärtigen Amts in der Budgetkommission des Reichstages beigetragen. Abgesehen von einzelnen chauvinistischen Blättern sehen alle darin einen weiteren Schritt zu einer deutsch-englischen Annäherung und besprechen ausführlich die Äußerungen, aus denen die meisten richtigerweise nicht auf ein Rüstungsabkommen schließen. Auf eine Anfrage im Parlament erklärte in Abwesenheit von Mr. Churchill der Parlamentssekretär Dr. Macnamara, daß Mr. Churchill bei Besprechung des Marinebudgets auf die Angelegenheit zurückkommen werde.

Wie zu erwarten war, ist die im Unterhause angenommene Homerule-Bill vom Oberhause mit großer Mehrheit abgelehnt worden. Dadurch ist ihr Inkrafttreten aber nur hinausgeschoben.

— Marinepolitik. Mit lebhafter Befriedigung wird die mit erheblicher Mehrheit in erster Lesung erfolgte Annahme des kanadischen Gesetzentwurfs zur Beisteuer für die englische Marine von der Presse begrüßt. Die von Sir Wilfrid Laurier eingebrachten Gegenvorschläge sind mit noch größerer Mehrheit abgelehnt

Digitized by Google

worden (siehe Dezemberheft). Sie stützten sich namentlich auf die Begründung, die Lage, wie sie im Memorandum der englischen Admiralität geschildert werde, sei keineswegs als so ernst und dringlich anzusehen, daß von dem alten Plan der Schaffung einer eigenen Marine abgegangen werden könnte, ehe das Volk seine Zustimmung zu einer Änderung im Sinne Mr. Bordens gegeben hätte. Der Gesetzentwurf sieht eine Summe von nicht über 147 Mill. ℳ (35 Mill. Dollar) vor, die der englischen Regierung für den Bau von drei Schlachtschiffen — Linienschiffen oder Schlachtkreuzern — größten Typs sofort zur freien Verfügung gestellt wird.

Ebenso wie hier bei Kanada beweisen auch neuerliche Äußerungen des Verteidigungsministers von Neuseeland, Mr. Allen, den Zusammenhalt des britischen Reiches. Im Auftrage seiner Regierung benachrichtigte er die englische Admiralität, daß, falls die gespannte politische Lage die beabsichtigte Abreise des Schlachtkreuzers „New Zealand" nicht erwünscht erscheinen ließe, die Entsendung auf später verschoben werden möchte. Er erklärte ferner bei anderer Gelegenheit, Neuseeland würde seine Pflicht nicht tun, wenn es nicht zu den Schiffen auch die Mannschaft stellen würde. Die Kolonien der Südsee müßten, wenn sie ihre Handelswege geschützt haben wollten, auch die Flottenkosten dafür aufbringen. Schlagfertigkeit wäre nur gesichert, wenn das Kommando in einer Hand läge. Gelegentlich der Abreise der „New Zealand" nach den Kolonien führte er aus, daß, wenn das Mutterland mehr von Neuseeland verlangte und die dringende Notwendigkeit dafür vorläge, so würde es auch gegeben werden. Sie wären entschlossen, die Überlegenheit der Flagge, der sie soviel verdankten, zu wahren, und er hoffe, daß sich alle Tochterländer am Stillen Ozean zu gemeinsamem Handeln darin zusammenschließen würden. Eine Besprechung dieser letzteren Frage ist nach Ansicht der „Times" der eigentliche Zweck der Reise Mr. Allens nach England.

Der Marineetat 1913/14 wird nach einer Äußerung Mr. Churchills im Parlament im Laufe des März eingebracht werden. Es scheint festzustehen, daß er den Bau von fünf Großkampfschiffen fordern und eine Summe von 938,4 bis 958,8 Mill. ℳ vorsehen wird.

Die Zeitungen fahren fort, für den Bau von sechs Großkampfschiffen Stimmung zu machen. Da der Vergleich mit Deutschland angesichts der zahlreichen von den Tochterländern geschenkten Neubauten nicht mehr für beweiskräftig genug angesehen wird, werden jetzt meist die vereinigten Flotten des Dreibundes mit der englischen Seemacht verglichen, wobei noch nicht feststehende Bauprogramme Italiens und Österreichs als Tatsache angenommen werden, während die Geschenke der Tochterländer in der Berechnung außer Ansatz bleiben.

I. Flotte. Die Dislokation der heimischen Seestreitkräfte hat in den letzten Monaten wenig Änderungen erfahren. Nach wie vor sind die leichten Streitkräfte — Unterseeboote und Torpedoboote — hauptsächlich an der Ostküste stationiert, während die Linienschiffs- und Panzerkreuzerverbände vornehmlich im westlichen Kanal zusammengezogen sind. Am 11. Februar haben die Schiffe des I., II. und IV. Geschwaders, des I. Schlachtkreuzergeschwaders, des II. u. III. Kreuzergeschwaders zusammen mit der IV. Zerstörerflottille eine Verbandsreise angetreten, die zunächst nach Berehaven führt. Danach sollen weitere Häfen in Irland angelaufen werden. Am 18. oder 19. März sollen die Verbände in Portland sammeln, wo nach Preßnachrichten eine Flottenschau vor dem Könige stattfinden wird. Im Anschluß daran soll Osterurlaub erteilt werden. Der Beginn der Reise wurde durch Nebel verzögert. Die zu Reparaturen in Heimatshäfen befindlichen Linienschiffe vom III. Geschwader — „Africa" und „Hindustan" — sollen zeitweilig nach Beendigung der Reparaturen zum IV. Geschwader treten. Das III. Geschwader ist noch immer im Mittelmeer.

Digitized by Google

Zum III. Kreuzergeschwader sind neu hinzugetreten die Panzerkreuzer „Roxburgh" und „Devonshire", so daß dieses nach Detachierung von „Black Prince" zum I. Kreuzergeschwader (Mittelmeer) aus vier Panzerkreuzern besteht.

Die Kreuzer werden von jetzt ab in 3 Klassen eingeteilt: „battle cruiser" wie bisher; „cruiser" die jetzigen Panzerkreuzer und geschützten Panzerkreuzer 1. Klasse und „light cruiser" die übrigen Kreuzer und scouts.

— Sonstige schwimmende Streitkräfte. Am 8. Februar wurde das IV. Kreuzer-Geschwader gebildet aus den Kreuzern der County-Klasse, „Suffolk" als Flaggschiff, „Donegal" und „Berwick" sowie „Essex", die nach beendigter Reparatur hinzutritt. Die Schiffe behalten zunächst Stammbesatzung.

Das Schulgeschwader ist am 4. Februar neu gebildet worden, zunächst aus den 4 Kreuzern „Endymion", „Gibraltar", „Theseus" und „Hawke". Später treten noch 4 weitere Kreuzer der „Edgar"-Klasse hinzu.

Der Kreuzer „Gloucester" ist nach dem Mittelmeer gegangen, um „Diana" abzulösen. An seine Stelle in der I. Flotte ist der neue Kreuzer „Dublin" getreten. Mit der Umarmierung des Kreuzers „Patrol", der hierfür Ende August außer Dienst gestellt wurde, ist jetzt begonnen worden (vgl. 1912, S. 1258).

Die Minenschiffe haben im Verbande Übungen in der Nähe von Portland abgehalten.

— Offizier- und Mannschaftspersonal. Admiral Sir William May ist zum Admiral of the Fleet ernannt worden für den am 20. März ausscheidenden Admiral of the Fleet Sir Hotham. Mit dem gleichen Tage wird Sir William May als Stationschef in Devonport durch Vizeadmiral Sir Egerton ersetzt werden.

Kontreadmiral Sir Christopher Cradock ist zum Chef des neugebildeten IV. Kreuzergeschwaders ernannt.

Der Mangel an jüngeren Seeoffizieren ist Gegenstand zahlreicher Zeitungsartikel und Anfragen im Parlament. Zweifellos ist dies zur Zeit eine der am schwierigsten zu lösenden Fragen für die Admiralität. Die zahlreichen Neubauten, namentlich an Torpedo- und Unterseebooten, erfordern schon in der nächsten Zeit viele jüngere Offiziere. Dazu kommt das Flugwesen, mit dessen beträchtlichem Ausbau gerechnet werden muß. Da eine vermehrte Einstellung von Kadetten keine sofortige Hilfe schaffen kann und anderseits die schon ungünstiger gewordenen Beförderungsverhältnisse noch mehr verschlechtern würde — das Verhältnis der Zahl von lieutenants zu der der commanders ist jetzt 5 : 1 —, so wird nur eine vermehrte Zulassung von Deckoffizieren zur Offizierlaufbahn und unter Umständen die Übernahme von Handelsschiffsoffizieren dem abhelfen können. Dieses Mittel scheint bereits in Aussicht genommen zu sein, da die ursprünglich auf Mai und September festgesetzte Auswahl der zweiten Gruppe von Deckoffizieranwärtern für die Beförderung zum Offizier sofort erfolgen soll. Die Altersgrenze ist auf 30 Jahre festgesetzt. Ferner soll die jährliche Prüfung der Fähnriche vor der Beförderung ganz abgeschafft werden, um sie auf diese Weise früher zu Leutnants befördern zu können. Gleichzeitig verspricht man sich davon eine Zunahme von Meldungen zur Ingenieurlaufbahn. Allmählich wird auch mit dem fortschreitenden Ausscheiden der älteren Ingenieure die Frage brennend werden, wie eine ausreichende Anzahl jüngerer Ingenieure trotz der anscheinend geringen freiwilligen Meldungen zu dieser Laufbahn gewonnen werden kann. — 19 kanadische Kadetten schiffen sich in der nächsten Zeit für 1 Jahr auf dem Kreuzer „Berwick" ein.

Hinsichtlich des Mannschaftspersonals treffen Befürchtungen über Mangel an Rekruten nicht zu. Die Admiralität versucht in jeder Weise, den Eintritt in die Marine begehrenswerter zu machen, indem sie den Wünschen der Mannschaften weit

Digitized by Google

entgegenkommt. So ist kürzlich durch einen Erlaß das Ziviltragen im weitesten Umfange für alle Leute mit guter Führung gestattet worden. Danach darf Zivil getragen werden a) auf dem sogenannten langen Urlaub, b) auf kürzerem Urlaub in Portsmouth, Devonport und Orten am Nore. Für Unteroffiziere außerdem noch in zahlreichen anderen Häfen, falls ihre Wohnung in deren Nähe ist. Die Zivilkleider dürfen außer Sportkleidung beim Anbordkommen und Vonbordgehen nicht getragen und nicht an Bord aufbewahrt werden. Ferner ist die frühere Bestimmung aufgehoben worden, daß auf den Schiffen der II. Flotte stets die Hälfte der Besatzung an Bord sein muß, wodurch die Mannschaften dieser Schiffe gegenüber den Schiffen der aktiven Verbände in der Urlaubserteilung benachteiligt waren.

Wie alljährlich, ist Mitte Februar die sogenannte »Magna charta« mit den Wünschen der unteren Dienstgrade der Admiralität überreicht worden. In der Hauptsache sind es folgende: 1. Direkte Vertretung der Wünsche durch ihre Vertreter bei der Admiralität in bestimmten Zeitabschnitten. 2. Aufbesserung der Besoldung auch für die Dienstgrade, die bei der letzten Gehaltsaufbesserung nicht bedacht wurden. Fortschreitende Lohnerhöhung für Gemeine nach 3 Jahren Dienstzeit. Besondere Zulagen für Verheiratete. Schnellere Beförderung zum Deckoffizier. 3. Erhöhung der Pensionen in verschiedenen Fällen. 4. Fortfall der Löhnungskürzungen in Krankheitsfällen. 5. Freie Kleidung und Ausrüstung. 6. Verbesserung der Unterkunft an Bord und der Verpflegung. 7. Verteilung der Schiffe auf bestimmte Heimatshäfen. Besetzung der Schiffe nur mit Mannschaften aus diesen Häfen, um die weiten und teuren Urlaubsreisen zu vermeiden. 8. Wöchentliche Löhnungszahlung.

— Artillerie und Panzer. Auf eine Anfrage im Parlament erklärte der Parlamentssekretär, daß die Preise für Panzerplatten in den letzten Jahren eine geringe Verminderung erfahren hätten, obwohl der Preis noch immer sehr hoch sei. Neue Panzerplattenfabriken seien nicht entstanden. Er gab zu, daß die Bauverzögerung einiger Schiffe der verspäteten Lieferung von Panzermaterial zuzuschreiben sei.

Nach einer »Times«-Nachricht ist von einem Sheffielder Ingenieur ein neues Verfahren zur Härtung von Panzerplatten erfunden worden, durch das eine vollkommen gleichmäßige Härtung der ganzen Platte erreicht werden soll. Die Platte soll danach aus mehreren Lagen statt wie bisher aus einem Stück hergestellt werden. Bei Schießversuchen mit 35,6 cm-Granaten soll sie nicht durchgeschlagen worden sein.

— Torpedo- und Unterseeboote. Auf einem Zerstörer in Malta sind Versuche angestellt worden, Torpedos abzufeuern, die ein kleineres Kaliber als das Ausstoßrohr haben. Das Ausstoßrohr wurde dazu mit besonderen Einrichtungen versehen. Die Versuche sollen befriedigt haben.

Die A-Klasse der Unterseeboote wird einer Grundreparatur unterzogen, die mit Rücksicht auf den veralteten Typ als die letzte angesehen wird.

— FT-Wesen. Der Untersuchungsausschuß für den Marconi-Vertrag hat seine Untersuchungen fortgesetzt. Infolge der Verzögerung des Vertragsabschlusses hat die Marconigesellschaft dem Generalpostmeister ihre Absicht mitgeteilt, wegen der ihr dadurch entstehenden hohen Kosten von dem Vertrage zurückzutreten. Da kaum anzunehmen ist, daß eine andere Gesellschaft die Ausführung des Welt-FT-Netzes erhalten wird, kann mit einer beschleunigten Durchführung der Prüfung gerechnet werden.

Die FT-Station Rinella auf Malta hat den Betrieb aufgenommen. In Australien ist die Mount Gambier-Station eröffnet, im Laufe des März folgen die Townsville-, Cooktown-, Rockhampton-Stationen.

— Flugwesen. Der Ausbau der Flugstützpunkte längs der Küste wird in großzügiger Weise schnell durchgeführt. In der Nähe von Portsmouth wird Hayling Island zu einer Hauptstation mit den Nebenstellen Thorney Island und einer

Digitized by Google

zweiten in der Nähe von Southampton ausgebaut. Auf der Insel Wight, nahe den Needles, wird in der nächsten Zeit eine Station errichtet. In der Needles-Batterie werden Geschütze zur Abwehr von Luftfahrzeugen aufgestellt. Das 2. Fluggeschwader der Armee wird nach Montrose in Schottland verlegt. Wenn möglich, soll der ganze Flug von der Zentralfliegerschule im Verbande zurückgelegt werden, um gleichzeitig Erfahrungen in großen Überlandflügen zu sammeln. Die ersten Teilstrecken sind bei Abfassung dieser Zeilen bereits zurückgelegt. Auch von Marinefliegern sind in letzter Zeit wieder größere Überlandflüge ausgeführt worden. Die Zahl der ausgebildeten Flieger wächst schnell. Seit Beginn des neuen Jahres haben 10 Flieger ihre Prüfung bestanden, so daß die Marinefliegerabteilung bereits über 40 Flieger zählt.

Die Studierenden der International Correspondence Schools haben dem Kriegsministerium einen 50 PS Blériot-Eindecker zum Geschenk gemacht.

In Cowes haben John Samuel White & Co. eine Flugzeugfabrik errichtet, die sich namentlich mit dem Bau von Wasserflugzeugen befaßt. Das erste dieser Flugzeuge ist so schnell wie noch nie, in einem Monat, fertiggestellt worden. Gewicht 1 t, besondere Einrichtungen zum Niedergehen bei schwerer See. Motor von 160 PS; 13,4 m breit, 9,1 m lang, 3 m hoch.

Für die Zentralfliegerschule in Upavon soll eine Wetterbeobachtungsstelle errichtet werden.

Mit der Ausbildung von Marinemannschaften in der Bedienung von Luftschiffen ist auf dem Armeeluftschiff „Gamma" begonnen worden.

Zwei große Luftschiffe mit einer Tragfähigkeit von 20 bis 30 Personen sollen in nächster Zeit von der Admiralität vergeben werden.

Die Regierung hat einen Gesetzentwurf eingebracht, wonach auf fremde Flugzeuge geschossen werden darf, wenn sie bestimmte, als verboten erklärte Gegenden überfliegen und ein Warnungssignal nicht beachten.

— Häfen und Werften. Aus einer Anfrage Lord Beresfords im Parlament scheint hervorzugehen, daß man im Hafen von Rosyth auf eine ausgedehnte Mudbank gestoßen ist, die die Ausbaggerung verzögert.

Cromarty soll weiter als Stützpunkt ausgebaut werden. Ende Januar auf der Reise des Premierministers und Mr. Churchills nach Schottland soll dieser Entschluß gefaßt sein. Ein großes Schwimmdock soll bis zur Fertigstellung der Anlagen in Rosyth dorthin verlegt werden. Der frühere Kreuzer „Tourmaline" ist als Kohlenschiff — mit etwa 1500 t an Bord — bereits dorthin verlegt worden. Ein zweites schwimmendes Kohlendepot soll in nächster Zeit folgen. An den Verteidigungsanlagen am Eingange des Cromarty Firth wird auch Sonntags gearbeitet. In Invergordon werden insgesamt 10 Heizöltanks von 27,4 m Durchmesser und 13,7 m Höhe errichtet, von denen sechs nahezu fertig sind. In Immingham-Dock sollen Liegeplätze für eine Zerstörerflottille, wahrscheinlich auf für Unterseeboote geschaffen werden.

Die neuen Magazine für Explosivstoffe zu Bedenham bei Portsmouth sind versenkt angelegt. Die Dächer sind durch Erdwerk gegen Zerstörung durch Luftschiffbomben gesichert.

Eine nächtliche Hafenverteidigungsübung gegen Torpedobootsüberraschungen fand in Portsmouth statt. Die Angreifer wurden stets rechtzeitig entdeckt. — Die Needles-Batterie der Insel Wight erhält zwei neue 23 cm-Geschütze.

Die erhöhte Werfttätigkeit dauert an. Überall wird mit Tag- und Nachtschichten gearbeitet, um die kurzen Reparaturperioden der Schiffe innezuhalten. Der Mangel an Schiffbauern ist noch immer sehr groß. In einem Falle mußten Schiffbauer von einem Linienschiffsneubau zurückgezogen werden, um bei Schiffsreparaturen verwandt zu werden. Die zahlreichen Neubauaufträge für eigene und

Digitized by Google

fremde Rechnung, die für die nächste Zeit zu erwarten sind, werden diesen Mangel immer fühlbarer machen und werden vielleicht Bauverzögerungen zur Folge haben.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Vom Stapel lief der Zerstörer „Ambuscade" am 25. Januar bei Brown & Co. Deplacement 925 t, 24 500 PS, 32 kn Geschwindigkeit; ferner ein für Chile bestimmter großer Zerstörer.

Die Probefahrten des Linienschiffes „Orion" mit veränderten Schrauben sollen befriedigt haben. Die Panzerung der 10,2 cm-SK ist nahezu vollendet. Die Geschütze haben teils halben, teils ganzen Kasemattschutz erhalten. Je sechs Geschütze können recht voraus und recht achteraus, acht nach jeder Seite feuern. Die Scheinwerfer sind verlegt worden.

Die aufgetretenen Lafettierungsschäden bei „Conqueror" (s. Januarheft) haben eine etwa einmonatige Verzögerung seiner Einstellung in die Flotte zur Folge. Über den Schlachtkreuzer „New Zealand" werden folgende zum Teil neue Angaben gebracht: 19 000 t; Tiefgang 9,3 m. Länge der 30,5 cm-Geschütze 45 Kaliber, Panzergürtel 101 bis 152 mm dick, 8 Doppelscheinwerfer, höchster Kohlenvorrat 3200 t, außerdem 830 t Öl. Als erstes Schiff Ausrüstung mit Kreiselkompaß. Schlachtkreuzer „Australia" hat seine Probefahrten aufgenommen. Er soll 400 t mehr als „New Zealand" verdrängen, nämlich 19 200 t, 44 000 PS.

Der mit Turbinen kombinierten Systems und zwei Schraubenwellen ausgerüstete Kleine Kreuzer „Amphion" hat bei den Probefahrten außergewöhnliche Vibrationen gehabt. Bei späterem Docken stellten sich starke Beschädigungen an den Schrauben heraus. Der Kleine Kreuzer „Nottingham" erhält ebenfalls kombinierte Curtis-Parson-Turbinen.

Unterseeboot „E 1" hat die Probefahrten aufgenommen.

Der Dampfer „Knight Companion" von 4715 t wird zum Werkstattschiff umgebaut. Er erhält Einrichtungen für die Reparatur von Turbinen, Wasserrohrkesseln und, soweit der Platz reicht, auch für Verbrennungsmotoren. Die Werkstattmaschinen erhalten elektrischen Antrieb; Aufzüge zwischen den einzelnen Decks.

In Bau gegeben sind sechs Ölschiffe „Attendant", „Carol", „Ferol", „Olympia", „Servitor" und „Trefoil".

Die Linienschiffe der „Iron-Duke"-Klasse sollen wieder Pfahlmasten erhalten, die besondere Einrichtungen für eine feste vibrationsfreie Plattform für den firing-director bekommen.

— Havarien. Unterseeboot „A 6" kollidierte bei Spithead mit einem älteren Torpedoboot, soll selbst unverletzt geblieben sein, während das Torpedoboot ein großes Leck mittschiffs erhielt. Es gelang, das Torpedoboot mit Schlepperhilfe ins Dock zu bringen.

Der Kleine Kreuzer „Perseus" hat am 20. Januar einen detachierten Kutter mit Mannschaft im Persischen Golf verloren.

— Heerwesen. In der letzten Zeit hat im ganzen Lande unter Führung von Lord Roberts eine starke Agitation für eine Reform des Heerwesens eingesetzt. Lord Roberts verlangte im Oberhause die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht. Er wird von vielen Blättern darin unterstützt. Der Vertreter des Kriegsministers und andere weisen den Gedanken jedoch scharf zurück; höchstens seien turnerische Übungen der schulentlassenen Jugend, zwangsweise durchgeführt, zu empfehlen. »Times« treten im Leitartikel und Aufsatz des Militärkorrespondenten über Verteidigungsmöglichkeiten des britischen Reiches auf das wärmste für die allgemeine Wehrpflicht ein. Die Bewegung sei ein Erwachen der öffentlichen Meinung. Weit

Digitized by Google

verbreitet sei die Überzeugung, daß das System des freiwilligen Heeresdienstes endgültig zusammengebrochen sei. 600 000 Mann brauche England, abgesehen von dem Expeditionskorps, das übrigens auch den Ansprüchen der überseeischen Reichsverteidigung nicht genüge. Die Bedenken, ob sich die allgemeine Wehrpflicht einführen lasse, ohne die dringenderen Bedürfnisse nach Flottenrüstung und lang dienenden Besatzungstruppen in den Kolonien zu vernachlässigen, werden zerstreut. — Beide Parteien müßten sich für diesen großen Gedanken einsetzen; dann würde ihn das Volk sicherlich verwirklichen.

Die offiziöse liberale Presse und einige unionistische Blätter treten dieser Agitation mit großem Nachdruck entgegen.

Tatsache ist, daß die Territorialarmee um 50 000 Mann hinter dem Sollbestand zurücksteht. Der Fehlbetrag hat sich jedes Jahr erhöht und wird in den nächsten Jahren durch zu erwartenden größeren Abgang noch größer werden. Auch die Ausbildung läßt zu wünschen übrig, wie der Bericht zeigt. 1362 Offiziere und 33 350 Mann haben an den Übungen des letzten Jahres nicht teilgenommen. 37 Offiziere und 6019 Mann fehlten ohne Urlaub.

Ein Nachtragsetat von etwa 4 Mill. ℳ ist eingebracht worden wegen unvorhergesehener Ausgaben hauptsächlich für die Besatzungstruppen in China.

— Verschiedenes. Die Admiralität hat einen Ausschuß eingesetzt, der mit den verschiedenen Motoryachtklubs beraten soll, wie deren Boote im Kriegsfalle verwendet werden können.

Die neueste Angabe der Navy List enthält nicht mehr wie früher Angaben über die Bewaffnung und Panzerung der Schiffe. Die Bestimmungen zum Schutze gegen das Photographieren von Kriegschiffen sind bedeutend verschärft worden.

Sa.

⚜

**Vereinigte Staaten von Amerika.** Marinepolitik. „Es wäre höchst wünschenswert, wenn das Reich mit seiner Kriegsmarine vorwärts käme, aber es kommt nicht vorwärts. Die Nation kann ihre Augen nicht öffnen, um die Forderungen zu sehen, wie sie die Weltlage nun einmal stellt, noch kann sie ihre Ohren öffnen, das Dröhnen der Dampfhämmer in den Schmieden der Schiffswerften Europas und selbst Asiens zu hören. Alle Welt ist im Wettstreit begriffen, die Seemacht auszubauen, und Seemacht heißt Linienschiffe. Hätte das Reich nie daran gedacht, eine Marine zu bauen, hätte es vielmehr seine Unabhängigkeit und Sicherheit lediglich aufgebaut auf dem Versuch, die Gegner durch ethische Gründe zu überzeugen, dann könnte es jetzt in dieser Überredungskunst fortfahren auch ohne Linienschiffe. Aber der spanisch-amerikanische Krieg liegt noch nicht soweit zurück, als daß das Volk bereits vergessen hätte, welche außerordentliche Rolle hier die — wenn auch damals nur kleine — Marine gespielt hat, als es um das Schicksal der Nation ging.

Seitdem wir eine Marine haben und seit wir uns klar sind über die Notwendigkeit, daß ihre Größe und Stärke in einem bestimmten Verhältnis zu dem Bedürfnis des Landes stehen muß, seitdem ist es heller Wahnsinn, Marinefragen hineinzuzerren in den Tageskampf der Parteien. Das aber ist geschehen von denen, die das Volk in sein Parlament wählte, daß sie raten zum Schutze des Vaterlandes."

So beginnt eine bekannte Zeitung in Philadelphia ihre Ausführungen und fordert ein bestimmtes Programm für den Ausbau der Marine, damit diese große

Digitized by Google

Frage nicht jedes Jahr wieder aufs neue den zufälligen innerpolitischen Strömungen unterworfen sei, und man nicht frivolen Handel treibe, wo es um wichtige Fragen nationalen Schutzes gehe.

Die Marinekommission des Repräsentantenhauses beschloß Mitte Februar mit 14 gegen 7 Stimmen, in das diesjährige Flottenprogramm 2 Schlachtschiffe einzustellen. Ferner sind vorgesehen 6 Torpedobootzerstörer, 4 Unterseeboote, 1 Vorrats- und 1 Transportschiff. Das Repräsentantenhaus selbst entschied sich für 1 Schlachtschiff.

Das größte Linienschiff, das die Panamakanal-Schleusen noch passieren könnte, ist auf 47000 t Wasserverdrängung berechnet worden. Deswegen trat man von verschiedenen Seiten an die Regierung mit der Forderung heran, sie solle sogleich zu diesem Typ übergehen.

— Flottentätigkeit. Atlantische Flotte. Die Revolution in Mexiko hatte eine Reihe von Dislokationsänderungen der Schiffe der Atlantischen Flotte notwendig gemacht. Die Linienschiffe „Vermont", „Nebraska" und „Georgia" sind in Veracruz eingetroffen, während die „Connecticut" Befehl erhielt, nach Guantanamo zu gehen. Auch Seesoldaten und Landtruppen wurden zusammengezogen, um gegebenenfalls in der Lage zu sein, die Interessen der Vereinigten Staaten in Mexiko zu schützen.

— Schiffe im Auslande. Der Chef der Mittelmeer-Division, Kontreadmiral Knight, ist von dieser Stellung enthoben worden, um wieder seinen eigentlichen Posten als Chef der Atlantischen Reserveflotte zu übernehmen. Mit der Führung der Mittelmeer-Division ist der älteste Kommandant, Kapitän zur See Fletcher, Kommandant des Panzerkreuzers „Montana", beauftragt.

Anfang Februar wurde der Kleine Kreuzer „Denver" von San Diego nach Acapulco in Südmexiko beordert, um hier den Schutz der Fremden wahrzunehmen, die bei der unsicheren Lage in großer Gefahr sind.

Desgleichen wurde der Kleine Kreuzer „Des Moines" nach Benefields und das Kanonenboot „Nashville" nach Puerto Cortes in Honduras entsandt, da überall Unruhen gemeldet waren.

— Personal. Marinemiliz. Auf der diesjährigen Jahresversammlung der Marinemiliz-Vereinigung im Januar 1913 zu Washington teilte der Vertreter des Marineamts mit, daß die Absicht bestände, die Marinemiliz an der Feier der Kanaleröffnung mit teilnehmen zu lassen. Und zwar sollte die Marinemiliz der Atlantischen Küste auf ihren eigenen Schiffen durch den Kanal gehen, während die Marinemiliz von den großen Seen auf Schiffe der Atlantischen Reserveflotte kommandiert werden sollte. Alle Schiffe würden durch den Panamakanal nach San Francisco gehen und hier einige Zeit bleiben, um den Offizieren und Mannschaften Gelegenheit zu geben, die geplante Weltausstellung zu besuchen.

Von seiten des Marineamts wurde ferner der Bau eines Typschiffes für die Marinemiliz angeregt. Für die großen Seen käme der Typ eines kleineren Kanonenbootes in Frage, und zwar soll dem Kongreß eine Forderung von acht solcher Schiffe für diesen Zweck zugehen.

Die Marinemiliz-Vereinigung bat das Marineamt um Errichtung einer Marinemilizschule für die Offiziere der Marinemiliz.

— Zollwachtwesen. Nachdem die Bestrebungen, die Zollwachtbehörde abzuschaffen, zu keinem Ergebnis geführt haben, sind nunmehr zwischen dieser Behörde und der Waffenabteilung des Marineamts Maßnahmen für eine schnellere Lieferung von Artilleriematerial in Kriegs- und Friedenszeiten vereinbart worden. Auch soll das Personal des Zollwachtwesens im Frieden noch weitgehender als bisher militärisch ausgebildet werden.

Digitized by Google

— Schiffsmaterial. Neubauten. Ein vom Marineamt eingesetzter Prüfungsausschuß hat sich für Beibehaltung der Gittermasten in jetziger Höhe und Aufstellung ausgesprochen.

Das Torpedoboot „Henley", das von der Fore River Shipbuilding Company in Quincy, Mass., gebaut wurde, ist am 5. Dezember 1912 als letztes Boot der „Fanning"-Klasse (Bauprogramm 1910) an die Staatswerft in Boston, Mass., abgeliefert worden.

Im Dezember sind sechs Zerstörer bestellt worden, drei bei William Cramp and Sons, Philadelphia, je einer bei The Bath Iron Works, Bath, The Fore River Shipbuilding Company, Quincy, Mass. und The New York Shipbuilding Company, Camden, N. J.

Die acht Unterseeboote des Bauprogramms 1912 haben die folgenden Bezeichnungen erhalten: Nr. 40 bis 46: „L 1" bis „L 7", Nr. 47: „M 1".

Die Lake Torpedo Company, Bridgeport, Conn., ist beauftragt, drei Boote vom „F 7"-Typ von 565 t zu bauen, eins in Bridgeport, zwei in Long Beach, Cal.; Kosten des ersteren 2247000 ℳ, der letzteren 2352000 ℳ; Lieferzeit 2 Jahre. Fünf weitere Boote baut die Electric Boat Company, Quincy, Mass., davon ein Boot zu 730 t, Typ „39 E", für 2583000 ℳ, vier Boote vom „37 G"-Typ für je 2242800 ℳ; ersteres ist in 24, letztere sind in 22 bis 35 Monaten fertig zu stellen. Zur Zeit sind acht Unterseeboote am Stillen und sieben am Atlantischen Ozean in Bau.

Unterseebootstender „Niagara" ist in „Fulton" umgetauft. Unterseebootstender Nr. 2 wird den Namen „Bushnell" erhalten.

Der General Board hat den Bau eines Dockschiffes zum Docken, Bergen und für Druckproben von Unterseebooten beim Kongreß beantragt. Gebraucht werden später: zwei an der Atlantischen Küste und je eins an der Pazifischen, in Hawaii, Panama, Guam und für die Philippinen. Eine italienische Konstruktion dient als Vorbild.

— Havarie. Das Linienschiff „New Hampshire" verlor nach dem Verlassen von San Domingo einen Wellenbock. Es repariert in Norfolk.

— Ölfeuerung. Die Regierung hat sich zwei wertvolle Ölfelder in Kalifornien für Marinezwecke gesichert, die ausgebeutet werden sollen, falls die Ölpreise zu sehr steigen. Nach einer Äußerung des Kontreadmirals Cone genügt das eine der Felder für den 20jährigen Bedarf einer Marine, die doppelt so groß ist wie die der Vereinigten Staaten.

— Häfen und Werften. Admiral Osterhaus und Generalmajor Wotherspoon, die im Auftrage der Regierung nach Guantanamo gesandt waren, um an Ort und Stelle den Wert dieses Hafens als Stützpunkt zu prüfen, sind nach Washington zurückgekehrt mit der Überzeugung, daß Guantanamo die größte Marinestation am Atlantischen Ozean werden und möglichst stark (wenigstens mit zehn 35,6 cm-Geschützen) befestigt werden müsse. 5000 Mann werden als ständige Besatzung für nötig erachtet. Von der Stärke Guantanamos wird nach Ansicht der Kommission die Sicherheit des östlichen Zugangs zum Panamakanal abhängen. Ein ausführlicher Bericht über den Ausbau des Hafens ist dem Kongreß vorgelegt.

In Guantanamo sollen Werftanlagen im Werte von 10,5 Mill. ℳ erbaut werden.

— Docks. Das neue Puget Sound Dock soll im März 1913 gebrauchsfertig sein.

— Flugwesen. Nach einer Verfügung des Marineamts sollen während der nächsten Manöver sämtliche Linienschiffe und Kreuzer Wasserflugzeuge an Bord nehmen.

Digitized by Google

In dem Marine-Verhör vor dem Repräsentantenhause brachte Kapitän zur See Chambers (s. Februarheft, S. 252) seine Meinung über die Flugzeuge als dahingehend zum Ausdruck, daß sie in ihrem augenblicklichen Zustande als Kriegswaffen noch nicht geeignet seien. Einstweilen könne man sich ihrer weder zur Aufklärung bedienen, noch könne man mit ihnen Kriegschiffe, Armeen oder Festungen angreifen, es sei denn aus einer zwar sicheren, aber ziemlich wirkungslosen Höhe von 600 oder 900 m. In ihrem augenblicklichen Entwicklungsstande seien sie lediglich gegen ungeschützte Städte verwendbar, auf die sie Sprengstoffe werfen könnten.

Der Flugstützpunkt in Guantanamo ist fertiggestellt und in Betrieb genommen worden.

Die mit dem neuen Lewis-Geschütz für Flugfahrzeuge angestellten Versuche sind zur Zufriedenheit ausgefallen. Das Geschütz ist ein Maschinengewehr, das statt des Ladestreifens eine 50 Patronen fassende Ladetrommel enthält, die, wenn die 50 Schuß verfeuert sind, durch einen bequemen Handgriff in kürzester Zeit durch eine neue Trommel ersetzt werden kann. Der rechts neben dem Flieger sitzende Schütze kann mit dem Maschinengewehr, das zwischen seinen Füßen drehbar angebracht ist, nur nach vorn und nach unten feuern. Wenn auch die Schießergebnisse zufriedenstellend ausgefallen sind, so wird man diese Beschränkung des Schußfeldes doch als einen großen Nachteil ansehen müssen, da das Hauptziel der Waffe eines Luftschiffs das feindliche Luftschiff sein muß. Die augenblickliche Anordnung wird dieser Forderung aber nicht gerecht.

— Panamakanal. Über die bisherigen Panamakanalverträge und die von den Vereinigten Staaten erlassenen Gesetze über die Panamakanalzone vergleiche den Aufsatz auf Seite 277 dieser Zeitschrift.

Oberst Goethals hat im Repräsentantenhaus eine ständige Truppenmacht von 25 000 Mann in der Panamakanalzone als notwendig bezeichnet. Diese Zahl würde für alle Möglichkeiten ausreichen. Allerdings stände sie in keinem Verhältnis zu der sonstigen Friedensstärke der Armee der Vereinigten Staaten. Zur Zeit würde man daher wohl nur 8000 Mann für den Kanal verfügbar machen können, und zwar 2200 Mann Küstenartillerie und 5800 Mann Infanterie, Kavallerie und Feldartillerie.

Die Kanalenden und die Schleusen müßten dauernd besetzt sein. Nach etwaigem Verlust der Seeherrschaft würde das Schicksal des Kanals von den Besatzungstruppen abhängen, mit deren Verstärkung nach Eröffnung der Feindseligkeiten nicht gerechnet werden dürfe. Die vorgesehenen 8000 Mann würden nur imstande sein, einen ersten Landungsangriff abzuwehren. Für eine Belagerung würde eine dreimal stärkere Truppenmacht benötigt, die — wenn nicht dauernd — so doch rechtzeitig dort hingelegt werden müßte.

Die Häfen an beiden Enden des Kanals, die Trockendocks und Kohlenstationen, die Lotsen, sowie die Schlepper und das sonstige zum Kanalbetriebe notwendige schwimmende Material empfiehlt Oberst Goethals einem Seeoffizier als »General Superintendent of Transportation« zu unterstellen.

Eine Gefahr für die Schleusen und die sonstigen Kanalanlagen durch feindliche Luftfahrzeuge besteht nach Oberst Goethals Ansicht nicht. Praktische Versuche haben ergeben, daß die außerordentlich veränderlichen Luftströmungen am Kanal einen Angriff von Luftfahrzeugen ausschließen.

Als Kosten für die geplanten Kanalbefestigungen hat Oberst Goethals die Summe von 63 Mill. ℳ angegeben.

Das Marineamt hat einen Gesetzentwurf eingebracht, der eine internationale Flottenparade zur Eröffnung des Panamakanals vorsieht. Wahrscheinlich wird auch der neue Marinesekretär diesen Gesetzentwurf im Kongreß unterstützen.

Digitized by Google

Oberst Goethals erklärte in einer Versammlung, er hoffe bestimmt, vor Ende dieses Jahres ein Schiff durch den Panamakanal schicken zu können.

In den Vereinigten Staaten mehren sich in letzter Zeit die Stimmen, die es als eine Ungerechtigkeit empfinden, daß die Küstenschiffahrt, und nicht die Hochseeschiffahrt, von den Kanalzöllen befreit sein solle. Die Küstenschiffahrt arbeite bereits seit langem unter recht günstigen Verhältnissen, während die Überseeschiffahrt schwer daniederliege. Diese bedürfe daher der staatlichen Hilfe in hohem Maße, nicht aber die Küstenschiffahrt, die auch ohne Staatsbeihilfen bereits recht gute Geschäfte mache. v. Selchow.

⚜

**Frankreich.** Augenblicklich stehen in Frankreich die neuen Heeresforderungen im Vordergrund des Interesses. Die französische Regierung hat den Zeitpunkt für ihren Weckruf an die allgemeine Opferwilligkeit des Volkes geschickt gewählt. Jetzt, wo die Begeisterung und die patriotische Feststimmung durch den Amtsantritt M. Poincarés besonders gehoben ist, wird das Erstarken des östlichen Nachbarn in Frankreich um so aufmerksamer verfolgt.

Nach »Le Temps« wird die Regierung in nächster Zeit drei Entwürfe veröffentlichen, die in mehreren Sitzungen von den zuständigen Ministerien festgesetzt sind und eine wesentliche Stärkung des französischen Heeres bezwecken. Außer einer noch in diesem Jahre anzufordernden Summe von 60 bis 70 Mill. ℳ für die Verbesserung der Festungsartillerie und des Verkehrswesens sollen 400 Mill. ℳ im Laufe der nächsten Jahre für Luftfahrt, Artillerie und sonstige Rüstungen verlangt werden. Die Wiedereinführung der dreijährigen Dienstzeit scheint auch von der Regierung erwogen worden zu sein. Ein Eingehen auf Einzelheiten lohnt erst, wenn die Vorschläge in ihrer richtigen Fassung bekannt werden. Man hofft in Frankreich, daß die Heeresforderungen noch vor Ostern der Kammer vorgelegt werden können.

Der Marineetat ist in verhältnismäßig kurzer Zeit durch die Kammer erledigt worden (Einzelheiten siehe S. 323). Die französische Presse weist darauf hin, daß auch in diesem Jahre wieder unnötig viel Zeit dadurch verschwendet worden wäre, daß die Abgeordneten weniger zur Sache selbst sprächen, als daß sie versuchten, die Sonderinteressen ihrer Wähler zu vertreten.

— Flottentätigkeit. Der Marineminister hatte für den Präsidentenwechsel folgenden Befehl erlassen:

„Bei dem Amtsantritt des neuen Präsidenten haben sämtliche Schiffe über die Toppen zu flaggen und bei Sonnenuntergang 21 Schuß Salut zu feuern. An die Besatzungen sind an diesem Tage doppelte Kostsätze zu verausgaben. Die leichten Strafen werden aufgehoben. Auf den Staatswerften wird die Arbeitszeit an diesem Tage um 2 Stunden gekürzt."

Eine traurige Veranlassung führte zum vorzeitigen Niederholen der Flaggengala. Am Morgen dieses Tages ereignete sich bei einer Schießübung auf „Danton" eine Explosion einer 7,5 cm-SK. Durch herumfliegende Metallstücke wurden drei Leute der Bedienungsmannschaft so schwer getroffen, daß sie nach kurzer Zeit ihren Verletzungen erlagen. Einzelheiten über diesen Unfall sind noch nicht bekannt geworden, aber worin auch die Ursache zu suchen sein mag, das Zutrauen der Marine zu Geschützen und Munition wird auf eine harte Probe gestellt.

Nach dem letzten Unfall auf „Jules Michelet" am 25. Juni 1912 hatte man in halbjähriger, angestrengter Tätigkeit versucht, alle nur erdenklichen Maß-

Digitized by Google

nahmen zu treffen, um neuen Unglücksfällen vorzubeugen. Aber kaum hat der Marineminister den Befehl gegeben, die Schießübungen nach 7monatiger Unterbrechung wieder aufzunehmen, schon zeigt eine neue Explosion, daß die alte Unsicherheit noch nicht überwunden ist.

Ob die Flotte die kaum begonnenen Schießübungen wieder unterbrechen wird, ist noch nicht bekannt. Planmäßig waren folgende Übungen zu erledigen:

Hauptartillerie: 1. Einzelschiff-Schießen, Leitung von der Hauptkommandostelle aus. Zwei Anläufe. Die Schiffe des III. Geschwaders machen mit Rücksicht auf das reduzierte Personal nur einen Anlauf.

2. Einzelschiff-Schießen, Leitung zu Beginn von der Hauptkommandostelle aus, dann Übergang der Leitung auf die Zweigstellen. Anläufe wie zu 1.

Nebenartillerie: 1. Tagschießen auf festes Ziel,
2. Nachtschießen = = =
3. = = bewegtes Ziel.

Die Zerstörer erledigen ein Tag- und ein Nachtschießen gegen festes Ziel mit einer eigenen Anlaufsgeschwindigkeit von 15 bis 20 kn.

Auf „Danton" hatte wenige Tage vor dem Geschützunfall eine Kohlenstaubexplosion stattgefunden, die auf Unvorsichtigkeit zurückzuführen ist. Zwei Leute, die mit offenem Licht einen Bunker betreten hatten, erlitten schwere Brandwunden.

Vorübungen für die Schießübungen, Torpedoschießen und Landungsmanöver bildeten die Haupttätigkeit der Geschwader im Mittelmeer.

„Condorcet" mußte Ende Januar in die Werft gehen, um die Backbord-Turbinen einer Prüfung unterziehen zu lassen. Es hat sich herausgestellt, daß die Verbindung des Rotors mit der Turbinenwelle sich gelöst hatte. Die Dauer der Instandsetzung ist noch unbestimmt.

„Justice" mußte die Übungen vorübergehend unterbrechen und beschleunigt nach Toulon einlaufen, um seine erst im Januar eingeschiffte Munition sofort wieder abzugeben. Die Gründe für diese direkt vom Marineministerium ergangene Anordnung werden geheim gehalten.

In Toulon geht das Gerücht um, daß die 2. Division des III. Geschwaders („Masséna", „Gaulois" und „Carnot") außer Dienst stellen müßte, da die gelegentlich des „Masséna"-Unfalles angestellten Untersuchungen die Notwendigkeit einer gründlichen Überholung ergeben haben. Eine Bestätigung dieses Gerüchtes bleibt abzuwarten.

Die 2. Division des I. leichten Geschwaders ist wieder vollzählig in der Levante; „Victor Hugo" verließ Toulon am 31. Januar und ging nach der Levante, „Jules Ferry" liegt noch klar in Toulon und wartet auf weitere Befehle.

Im Norden herrschte nach den gemeinsamen Dezember- und Januar-Manövern wieder mehr Ruhe. Ende Februar sollen die Übungen zwischen dem II. leichten Geschwader und den Zerstörer- und Unterseebootsverbänden wieder aufgenommen werden. „Marseillaise" und „Gloire" haben ihre Reparaturzeit beendigt.

— Personal. Der bisherige Chef des Admiralstabes, Vizeadmiral Aubert, hat am 24. Januar die Altersgrenze erreicht und ist durch Vizeadmiral le Bris abgelöst worden, der in der französischen Presse als ein besonders fähiger und energischer Offizier geschildert wird.

Außerdem nahmen ihren Abschied wegen Erreichens der Altersgrenze die Vizeadmirale Philibert und Manceron.

Der Versuch des Marineministers, an Stelle des als Marineschule dienenden Wohnschiffes „Borda" eine Marineschule an Land zu bauen, ist auf neue Schwierigkeiten gestoßen, da wegen des Bauplatzes Meinungsverschiedenheiten mit dem Kriegsministerium entstanden sind. Nunmehr hat der Marineminister Vorschläge eingefordert,

Digitized by Google

wie das frühere Fähnrichsschulschiff „Duguay-Trouin" und das Transportschiff „Shamrock" für diese Zwecke umzubauen seien, da die bisherigen Verhältnisse den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht werden.

Kennzeichnend für den Personalmangel, der augenblicklich in der französischen Marine herrschen muß, ist eine Verfügung des Marineministers, den Urlaub für Offiziere und Mannschaften bis auf weiteres möglichst einzuschränken, um für die Indienststellung von „Jean Bart" und „Courbet" (voraussichtlich Frühjahr oder Sommer 1913) genügend Personal zur Verfügung zu haben.

Für die Vorproben von „Jean Bart" und „Courbet" sind 350 Mann an Bord zu kommandieren, während für die eigentlichen Probefahrten 688 Mann vorgesehen sind.

— Schiffsmaterial. Das neue Linienschiff „Gascogne" wird am 1. Oktober 1913 in Lorient auf Stapel gelegt (vgl. Februarheft, S. 238, Baubeschleunigung). Das Schiff erhält Parson-Turbinen und engrohrige Guyot du Temple- oder Normand-Kessel.

Um den Stapellauf des Unterseebootes „Gustave Zédé" bis zum Mai 1913 sicherzustellen, ist vom Marineminister die Erlaubnis erteilt worden, mit Überstunden zu arbeiten.

— Torpedowesen. Die in Cherbourg mit reduzierter Besatzung in Dienst befindlichen Zerstörer sind in eine Gruppe zusammengefaßt unter der Bezeichnung »Contre-torpilleur de réserve de la 2. escadre légère«. Da auf den einzelnen Zerstörern zu wenig Personal ist, um in See gehen zu können, sollen sie sich abwechselnd gegenseitig mit Leuten aushelfen, damit jeder Zerstörer regelmäßig Torpedo- und Abkommschießübungen machen kann. Die Boote sind in einem solchen Bereitschaftszustande zu halten, daß beim Ausfall eines aktiven Zerstörers die Besatzung sofort auf eines dieser Reserveboote übergehen kann.

Durch Ministerialerlaß ist verfügt worden, daß die in Dienst befindlichen Zerstörer, Torpedoboote und Unterseeboote in jedem Vierteljahr mindestens drei Anläufe machen, bei denen ein oder mehrere Schüsse abgegeben werden.

Als Ziel sind bei gemeinsamen Übungen die Linienschiffe und Kreuzer, bei Einzelübungen 130 m lange Scheiben zu verwenden, bestehend aus zwei durch eine Leine verbundene alte Torpedoboote.

Die 2. und 3. Zerstörerflottille des II. leichten Geschwaders sind von Brest nach Cherbourg verlegt worden.

Bei einem Zusammenstoß zwischen dem Zerstörer „Durandal" und dem Unterseeboot „Rubis" wurde ersterer so stark beschädigt, daß er durch Schlepper nach Cherbourg gebracht werden mußte. „Rubis" konnte seine Fahrt nach Brest fortsetzen.

Auf dem Zerstörer „Francis Garnier" brach während einer Probefahrt Feuer aus, das erst nach längerer Zeit gelöscht werden konnte. Die Entstehungsursache ist bisher nicht ermittelt worden.

Das Führerboot der Nord-Flottillen, „Dunois", wurde beim Auslaufen aus Brest von einem Schlepper so heftig gerammt, daß es die Manöver nicht mitmachen konnte.

— Unterseeboote. Unterseeboot „Mariotte" hat seine Probefahrten zur Zufriedenheit erledigt. Durch eine besondere Einrichtung in der Maschinenanlage wird die Temperatur in diesem Boot niedriger gehalten als auf anderen Booten, wodurch ein bedeutend schnelleres Tauchen ermöglicht wird.

Die gemeinsamen Übungen der Flugzeuge mit den Unterseebooten sollen bewiesen haben, daß ein Sichten der getauchten Unterseeboote durch Flugzeuge nur in den seltensten Fällen möglich sein wird.



Digitized by Google

Im Senat ist der Vorschlag gemacht worden, den Besatzungen der Offensiv-Unterseeboote eine dauernde Zulage zu gewähren. Der Vorschlag wird damit begründet, daß die direkte Unterstellung unter die Geschwader weit größere Anforderungen an das Personal stelle, als es früher der Fall gewesen sei. Die Bestimmung, daß erst bei einem 48stündigen Aufenthalt in See eine Zulage zu zahlen sei, entspreche nicht den augenblicklichen Verhältnissen. Nur eine dauernde Zulage könne die Besatzungen für die mannigfachen Entbehrungen und Anstrengungen entschädigen und werde dazu beitragen, die Dienstfreudigkeit zu erhalten.

— Häfen und Werften. Der neue Marineminister hat auf Antrag der Abgeordneten der Hafenstädte die von seinem Vorgänger gelegentlich der letzten Streiks über Werftarbeiter verhängten Strafen bis auf wenige erlassen.

In Lorient ist der Bau des neuen Trockendocks einem Bauunternehmer für 4 Mill. ℳ übertragen worden. Das Dock ist in $3^1/_2$ Jahren fertigzustellen. Über die Abmessungen werden folgende Angaben gemacht: Länge 200 oder 250 m, Breite 43,6 m (in der Einfahrt 36 m), Tiefe 14 m (in der Einfahrt 15 m).

In Toulon werden jetzt Zerstörer und Unterseeboote mit Masut aus den neuerrichteten Tanks versorgt. Die Pumpen haben eine Gesamtleistung von 600 t in der Stunde, doch hofft man, die Leistungsfähigkeit durch Erwärmen des Masuts auf 1000 t zu steigern.

Da die vorhandenen Tanks bei dem gesteigerten Verbrauch nicht genügend Brennmaterial fassen können, sollen mit einem Kostenaufwand von etwa 1,6 Mill. ℳ noch ein Petroleumtank von 1000 t und 6 Naphthatanks von zusammen 7000 t Fassungsvermögen in Toulon gebaut werden.

Die Unterseebootsstation in Toulon soll vergrößert werden, um außer den 6 Defensiv-Unterseebooten auch die 18 Offensiv-Unterseeboote aufnehmen zu können. Zu diesem Zweck müssen die elektrische Zentrale, die Luftpumpenanlage, die Kaiflächen und die Wohngelegenheiten für die Besatzungen vergrößert werden.

— Verschiedenes. Frankreichs Außenhandel im Januar 1913 zeigt, wie aus nachstehendem ersichtlich ist, gegen Januar 1912 eine erhebliche Zunahme.

Einfuhr.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Nahrungsmittel | + 2 117 000 | ℳ gegen | 1912 |
| Rohmaterial | + 49 353 000 | " " | 1912 |
| Industrie-Erzeugnisse | + 10 040 000 | " " | 1912 |
| Summe | + 61 510 000 | ℳ gegen | 1912 |

Ausfuhr.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Nahrungsmittel | + 4 982 000 | ℳ gegen | 1912 |
| Rohmaterial | + 3 020 000 | " " | 1912 |
| Industrie-Erzeugnisse | + 15 888 000 | " " | 1912 |
| Postsendungen | + 1 349 000 | " " | 1912 |
| Summe | + 25 239 000 | ℳ gegen | 1912 |

In der französischen Presse werden folgende beiden Punkte besonders hervorgehoben: Bei der Einfuhr die 49,4 Mill. für Rohmaterial und bei der Ausfuhr die 15,9 Mill. der Industrie. Während bei den Rohmaterialien eine Steigerung um rund 15 Prozent, nämlich von 313 auf 362 Mill. ℳ, zu verzeichnen ist, sind die Industrie-Erzeugnisse von 152 auf 164 Mill. ℳ, also um rund 10 Prozent, gestiegen.

— Fachliteratur. In den letzten Nummern von »Le Yacht« wird in dem Artikel »La Marine de guerre en 1912« ein Rückblick auf die Entwicklung der Marine im letzten Jahre geworfen. Der Verfasser kommt am Schlusse seines mit Sachkenntnis geschriebenen Berichtes zu folgender Überzeugung:

Digitized by Google

„Die französische Marine muß unter allen Umständen einen neuen Aufschwung nehmen, damit sie wieder an die Stelle kommt, die ihr gebührt. Der Anfang dazu ist gemacht, aber das Programm ist unzureichend. Unsere aus 28 Linienschiffen und einigen Kreuzern bestehenden Geschwader können keinem Vergleich mit denen der übrigen europäischen Nationen unterzogen werden. Die Zusammenziehung im Mittelmeer darf nur ein vorläufiger Notbehelf sein von dem Gesichtspunkte aus, daß es besser ist, wenigstens an einem Punkte stark zu sein als schwach auf verschiedenen. Das III. Geschwader kann im Mittelmeer vielleicht eine Rolle spielen, im Norden hätte sein Auftreten gegen einen starken Gegner nur demoralisierend gewirkt. Es muß jeden Vaterlandsfreund schmerzlich berühren, daß die fremden Nationen bei Aufstellung ihrer Flottenpläne die Stärke der französischen Flotte kaum in Rechnung ziehen. Wohin ist das Ansehen der französischen Marine geschwunden, die einst als Muster und Vorbild galt! Warum dieser Verfall, trotzdem Wissen, Eifer und Vaterlandsliebe noch auf der alten Höhe sind? Es handelt sich um Frankreichs Machtstellung und sein Dasein. Nur eine Verstärkung der Flotte kann Abhilfe schaffen, aber sie muß bald erfolgen, ehe es zu spät ist!“

⚜

**Japan.** Innere Politik. Als Ende Dezember vorigen Jahres bei der Bildung des Kabinetts Katsura der bisherige Marineminister Admiral Baron Saito im Amte verblieb, nahm man an, daß er damit freiwillig auf die Mehrforderungen für das Marinebudget verzichtet habe. Nach allem, was über den im letzten Dezember eingetretenen Kabinettswechsel jetzt in die Öffentlichkeit gelangt ist, scheint dies jedoch nicht der Fall gewesen zu sein. Als Katsura dem Marineminister eröffnete, daß mit Rücksicht auf die gleichmäßige Behandlung der Armee und Marine nach Ablehnung der Korea-Divisionen auch die Marineforderungen vorläufig zurückgezogen werden müßten, erklärte Baron Saito sofort, daß er unter diesen Umständen zurücktreten müsse. Da Katsura für Saito keinen Ersatz wußte, versuchte er ihn mit allen Mitteln zu halten. Er soll dem Marineminister zunächst die unter dem Saionji Kabinett bewilligten 735 Mill. ℳ zugebilligt und ihm für das nächste Rechnungsjahr einen Zuschlag von 189 Mill. ℳ versprochen haben. Saito, der sich noch größere Zugeständnisse von seiten des Premiers versprach, stellte nach Rücksprache mit den anderen Admiralen Forderungen, auf die Katsura am nächsten Tage nicht mehr eingehen konnte, worauf Saito von neuem seinen Rücktritt anmeldete. Die Folge war, daß Katsura, der Saito nicht entbehren wollte, einen kaiserlichen Erlaß herbeiführte, der dem bisherigen Marineminister befahl, im Amte zu bleiben. Inzwischen hat die Kabinettsfrage in Japan zu inneren Krisen geführt, wie sie das Land seit Jahrzehnten nicht mehr durchgemacht hat. Wie bereits im Februarheft erwähnt wurde, genoß das Saionji Kabinett infolge seiner finanzreformatorischen Tätigkeit große Sympathien beim Volke. Sein Sturz und die Nachfolge Katsuras wurden allgemein der Tätigkeit der „Genro“ zugeschrieben, der alten Staatsmänner und Ratgeber des Kaisers, gegen deren Macht und Einfluß die Volkspartei seit dem Regierungsantritt des neuen Kaisers sich in sehr lebhaften Auslassungen bereits ergangen hatte. Daß Katsura und später auch Saionji selbst zu Mitgliedern dieses Staatsrates gemacht wurden, hat ihnen natürlich in ihrer Stellung zum Volke nicht sehr genützt, und die liberale Saiyukai-Partei, deren Führer Saionji ist, fand es nötig, öffentlich bekannt zu geben, daß die Eigenschaft Saionjis als Mitglied der „Genro“ nichts mit



Digitized by Google

seiner politischen Stellung zu seiner Partei zu tun habe. Diese Saiyukai, die stärkste Partei im Parlamente, machte es sich sofort nach dem Kabinettswechsel zur Aufgabe, den ihrer Ansicht nach nicht verfassungsmäßigen Einfluß der „Genro" zu beseitigen und Katsura wieder zu stürzen. Der Ministerpräsident hatte einen schweren Stand; auf der einen Seite die Militärpartei, die bereits seinen Vorgänger zu Fall gebracht hatte, und auf der anderen die Volkspartei mit überwiegender Stimmenmehrheit. Der erste Zusammenstoß mit dieser Partei erfolgte in der Parlamentssitzung vom 28. Dezember. Das Ministerium hatte beschlossen, die erste Sitzung, in der das Budget vorgelegt werden sollte, vom 21. Januar auf den 5. Februar zu verlegen. Dieser an sich unwichtige Beschluß wurde von der Saiyukai als Anlaß zur offenen Opposition genommen, und es wurde beschlossen, dem Ministerpräsidenten in der nächsten Sitzung ein Mißtrauensvotum auszusprechen. Für Katsura kam alles darauf an, sich eine Stimmenmehrheit im Parlamente zu verschaffen, was nur durch Gründung einer neuen Partei möglich war. Unter dem Vorwande, die Aufstellung des neuen Budgets sei noch nicht beendigt, soll Katsura nach Ansicht der Presse versucht haben, zunächst erst einmal dadurch Zeit zu gewinnen, daß er am 5. Februar die Parlamentssitzung auf den 10. Februar vertagte. Es entstand hierdurch bereits eine heftige Volksbewegung, die am 10. Februar, als durch einen kaiserlichen Erlaß die Parlamentssitzung wiederum um drei Tage verschoben werden sollte, in offenen Aufruhr ausartete. Als Sieger aus diesen Kämpfen ist die Saiyukai hervorgegangen. Die Unmöglichkeit, mit dem gegenwärtigen Parlamente zu arbeiten, hat Katsuras Rücktritt veranlaßt, an seine Stelle ist unter Admiral Yamamoto ein neues Kabinett von Anhängern der Saiyukai und der Kokuminto (Nationalisten) gebildet worden. Vizeadmiral Baron Saito hat das Marineministerium behalten.

Wie sich unter diesen Verhältnissen die Armee- und Marineforderungen gestalten werden, ist noch nicht abzusehen. Jedenfalls hat der Marineminister bisher bewiesen, daß er unter keinen Umständen von seinen Forderungen abstehen will, und man kann wohl annehmen, daß unter einem liberalen Kabinett, das mit einer ausgesprochenen Stimmenmehrheit im Parlament arbeitet, diese an sich volkstümliche Marineforderung mehr Aussicht durchzukommen hat als im Katsura-Kabinett mit seiner überwiegenden, jedem Regierungsantrage ablehnend gegenüberstehenden Opposition.

— Äußere Politik. In verschiedenen Zeitungen tauchen Gerüchte über eine bevorstehende Europareise des Kaisers von Japan zum Besuch des Königs von England auf. Die Gelegenheit, die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Mächten zu erneuern, wird auf beiden Seiten mit Freuden begrüßt. Wie es heißt, soll der Kaiser die Reise auf einem Kriegschiffe ausführen.

— Schwimmende Streitkräfte. Das II. Geschwader, bestehend aus „Iwate", „Chicuma" und „Yahagi", hat unter dem Kommando des Vizeadmirals Ijichi eine Reise zum Besuch der Häfen an der chinesischen Küste angetreten. Angelaufen werden Hongkong, Amoy, Woosung.

— Schiffbau. Die »Japan Times« berichtet, daß im letzten Jahre große Fortschritte im Bau von Unterseebooten gemacht seien. Man wolle durch Vergrößerung des Deplacements und der Geschwindigkeit den Booten größere Aktionsfähigkeit geben. Als Neuerung wird die Einführung von Schweröl und zwei Geschützen angeführt.

— Personal. Am 21. Januar ist Vizeadmiral Egashira gestorben.

Kl.

Digitized by Google

**Italien.** Admiralskomitee. Das Admiralskomitee, dem alle aktiven Vizeadmirale angehören, trat am 11. Februar unter dem Vorsitze des Admirals Herzog von Genua in Rom zusammen, um über Fragen organisatorischer und technischer Art sowie über Beförderungen von Stabs- und Flaggoffizieren zu beraten. Unter anderem wurden die Pläne für die nächsten Linienschiffe vorgelegt, die eine Bestückung von neun oder zwölf 38,1 cm-K in Drillingstürmen mit einem entsprechenden Deplacement von 29 000 oder 35 000 t und 24 bis 25 kn Höchstgeschwindigkeit erhalten sollen.

Ferner hatte der Marineminister die Frage zur Beratung gestellt, welcher Werft der Ausbau des demnächst in Castellamare vom Stapel laufenden Linienschiffes „Duilio" übertragen werden solle. Von Neapel aus waren nämlich auf die Nachricht, der Ausbau des „Duilio" werde bei Ansaldo in Genua vor sich gehen, laute Klagen und eindringliche Vorstellungen beim Marineminister über den bevorstehenden Ausfall von Arbeitsgelegenheit und Verdienst für Neapel erhoben worden. (Es sind das die immer wiederkehrenden Klagen, die bisher alle Marineminister abgehalten haben, das überflüssige und militärisch ungeschützte Arsenal von Neapel aufzuheben.)

— Kriegsausgaben. Zur Durchführung von außerordentlichen Schiffsreparaturen und Materialbeschaffungen, die der Krieg mit der Türkei veranlaßte, hat die Marineverwaltung durch Gesetz vom 29. Dezember 1912 35 Mill. Lire (28 Mill. ℳ) erhalten. Die der Marine 1911/12 bewilligten Kriegsausgaben sind damit auf 121 Mill. Lire (96,8 Mill. ℳ) gestiegen.

— Schiffsbewegungen. Das während der letzten Monate in süditalienischen Häfen liegende I. Geschwader detachierte Anfang Februar „Pisa" ⚑ und „San Marco" nach Konstantinopel sowie „San Giorgio" nach Stampalia. Schiffe des II. Geschwaders lagen zu dieser Zeit zur Reparatur in Spezia.

„Dante Alighieri" setzte Anfang Februar nach zweimonatiger Unterbrechung seine Schießversuche fort, und zwar in der Bucht von Aranci bei Maddalena. Das Schiff soll im Anschluß daran eine ein- bis zweimonatige Mittelmeer-Rundreise machen.

„Marco Polo" tritt demnächst eine Reise um die Erde an.

— Neubauten. Über die Pläne der Linienschiffe „G" und „H" (bisher nichtamtlich „Dandolo" und „Morosini" genannt) wurde dem »Naval and Military Record« am 9. Februar 1913 aus Paris folgendes berichtet: Wasserverdrängung 32000 t, Länge 180 m, Breite 31 m, Stärke des Gürtelpanzers von vorn bis achtern 203, 406, 203 mm, des Turmpanzers 406 mm, Höchstgeschwindigkeit 25 kn. Die 38,1 cm-K werden in 2 Drilling- und 2 Doppeltürmen aufgestellt. Von den hinter 203 mm dickem Panzer stehenden 15 cm-SK feuern 6 nach vorn und 6 nach achtern. Panzer von geringerer Stärke als 203 mm wird als Vertikalpanzer nicht verwendet, da solcher — wie man in Italien und Frankreich gleicherweise erkannt hat — bei den modernen schweren Geschossen unnütz ist. Auch die 2 Schornsteine sind ziemlich hoch hinauf 203 mm stark gepanzert. Danach werden die italienischen Schiffe den französischen der „Normandie"- und „Bretagne"-Klasse erheblich überlegen sein, was das französische Marineministerium zu neuen Anstrengungen anspornt.

„Andrea Doria" läuft am 30. März in Spezia vom Stapel.

Die Werften von Pattison in Neapel und Odero in Genua haben den Auftrag zum Bau von vier bzw. sechs 680 t-Zerstörern verbesserten „Indomito"-Typs erhalten. Die Namen der ersteren vier lauten: „Francesco Nullo", „Antonio Mosto", „Guiseppe Sirtori", „Giacinto Carini", und die der Odero-Werft übertragenen sechs Bauten: „Rosolino Pilo", „Giuseppe Abba", „Ippolito Nievo", „Simone Schiaffino", „Pilade Bronzetti", „Giuseppe Missori". Ansaldo in Genua baut gleichzeitig für

Digitized by Google

Italien die drei 1000 t-Zerstörer „Alessandro Poerio", „Cesare Rossarol" und „Guglielmo Pepe".

— Schiffsmaterial. Das im Mai 1912 aus der Liste der Kriegschiffe gestrichene Linienschiff „Lepanto" wurde im Februar 1913 unter dem gleichen Namen wieder in diese aufgenommen, und zwar als Spezialisten- und Schiffsjungen-Schulschiff.

— Messina. Das durch das Erdbeben am 28. Dezember 1908 beschädigte Trockendock in Messina ist nach Beendigung seiner Reparaturen kürzlich wieder in Benutzung genommen worden.

— Unfall. Während der Vorbereitungen zum Stapellauf des Torpedoboots „33 PN" auf der Werft von Pattison zu Neapel sank eine Seitenmauer der Helling ein, so daß das Boot nach Steuerbord umfiel und dabei vier Arbeiter schwer verletzte, von denen einer starb.

v. D.



**Rußland.** Flottentätigkeit. Ostsee. Bewegungen der Schiffsverbände haben nicht stattgefunden, da alle Linienschiffe und Kreuzer in ihren Winterliegehäfen in „armierter Reserve" oder unter „Dampfheizung" (Winterlager) liegen (vgl. Februarheft). Als letztes Schiff der aktiven Flotte ging „Bajan" am 4./5. Januar in armierte Reserve, „Diana" am 13./14. Januar unter „Dampfheizung".

Am 27. Januar besichtigte der Marineminister Admiral Grigorowitsch die Linienschiffsbrigade in Helsingfors und daran anschließend die Torpedobootsflottille sowie die Besatzung von Helsingfors. Am 28. Januar besichtigte der Admiral die Marineteile und Marineanlagen in Libau.

— Schwarzes Meer. Das Schwarze Meer-Geschwader befand sich in Sewastopol.

— Ausland. „Oleg" hat Toulon angelaufen.

— Personal. »Kronstadt Wjästnik«, 6. Februar, bespricht den angeblich zur Zeit in der russischen Flotte herrschenden Offiziermangel und fordert u. a. Gehaltsaufbesserungen für Seeoffiziere.

Eine Allerhöchste Ordre vom 14. Januar 1913 spricht dem Chef des Marine-Generalstabes, Vizeadmiral Fürst Lieven, und dem Chef des Schiffbaudepartements im Marine-Hauptstab, Kontreadmiral Murawjeff, den Dank des Zaren aus für auf besonderen Befehl hin von ihnen geleistete Dienste.

Der Chef des Stabes des Geschwaders im Schwarzen Meer, Kontreadmiral Pokrowski, und der Chef der Schwarzen Meer-Flottille, Kontreadmiral Plaeçon, haben ihre Stellungen getauscht.

Einer Aufforderung des »Morskoi Sbornick« folgend, wird in der russischen Fachpresse die Frage einer Neugliederung des Marine-Kadettenkorps lebhaft erörtert. Die Umwandlung des Korps in eine Marineschule wird von einzelnen Stellen befürwortet.

Eine Ordre an die Marine vom 18. Januar 1913 veröffentlicht eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen der Marinestrafgesetze. U. a. wurden folgende Paragraphen neu gefaßt und die darin erläuterten Vergehen mit Strafen belegt:

§ 236. Ein Seebefehlshaber, der den Kurs seines Schiffes, seiner Abteilung oder Geschwaders nicht persönlich festsetzt . . . .

Digitized by Google

§ 244. Ein Seebefehlshaber, der Aufklärungsschiffe, Sicherungs- oder Wachtfahrzeuge nicht verwendet, wenn die Umstände der Fahrt oder der Kriegszeit es fordern . . . .

§ 245. Ein Seebefehlshaber, der ohne ausreichenden Grund ein langsames Schiff seiner Abteilung, seines Geschwaders oder Trosses zurückläßt . . . .

§ 256. Der Kommandant eines sinkenden Schiffes, der es aus Furcht vor persönlicher Gefahr nicht als letzter verläßt . . . .

§ 261. Wer selbständig ein Signal macht oder einen Funkspruch absendet . . . .

§ 263. Ein Kommandant, der sein Schiff verläßt, ohne daß ein I. Offizier vorhanden ist . . . .

— Waffen. Das Marineministerium hat sich an das Ministerium für Handel und Industrie mit der Bitte um Aufklärung gewandt, ob die russische Waffenindustrie imstande ist, während einer Frist von 3 Jahren, d. h. bis zum Zeitpunkt des Stapellaufs der vier im Dezember begonnenen Großkampfschiffe, eine gewisse Anzahl von 30,5- und 35,6 cm-Geschützen herzustellen. Das Marineministerium sieht die Notwendigkeit voraus, einen Teil der Geschütze im Auslande zu bestellen, da die russischen Fabriken kaum imstande sein werden, die ganze erforderliche Anzahl in dem angegebenen Zeitraum fertigzustellen.

Für die Torpedoarmierung der fertigen und im Bau befindlichen Schiffe werden als außerordentliche Ausgabe für das Jahr 1913: 3 029 661 Rubel ausgeworfen; darunter:

1. für die Herstellung von Reserve-Ausstoßrohren und Luftpumpen
   a) der fertigen Schiffe nicht über 49 500 Rubel,
   b) der im Bau befindlichen nicht über 28 400 Rubel,
2. für die Umarmierung von 3 Untersee-Booten der Sibirischen Flottille nicht über 159 136 Rubel;
3. für die Herstellung von Torpedos für im Bau befindliche Schiffe
   a) der Baltischen Flotte nicht über 395 425 Rubel,
   b) der Flotte im Schwarzen Meer nicht über 2 397 200 Rubel.

— Häfen, Werften. Zum Bau des neuen Kriegshafens von Reval sollen 12 000 Arbeiter aus den Gouvernements Moskau, Wilna und Witebs angeworben und im Frühjahr nach Reval geschickt werden.

— Luftfahrt. Im Laufe dieses Jahres veranstaltet die Luftfahrt-Abteilung des Generalstabes einen internationalen Wettbewerb im Werfen von Sprenggeschossen aus Luftschiffen und Flugzeugen. Die Bedingungen des Wettbewerbs wurden bereits veröffentlicht. Das Bewerfen eines geschleppten Bootes ist darunter aufgenommen.

Die vorgeführten Wurfapparate müssen für zwei Typen von Geschossen eingerichtet sein: ein schweres von 25 bis 30 kg und ein leichtes von 10 bis 15 kg.

Auch die Vorführung von Apparaten zum Wurf von Brandgeschossen, z. B. Raketen usw., wird zugelassen.

— FT- und Signalwesen. Durch Ordre vom 18. Dezember 1912 wurde eine Kommission zur Ausführung der Vorarbeiten für die nächste Ausgabe des Marine-Signalbuches ernannt. Die Signale, die keine Gefechtsbedeutung haben, werden in einem besonderen, nicht geheimen Buche Aufnahme finden.

Die FT-Station beim Libauer Reinwäldchen wurde im Januar fertiggestellt. Die Station ist mit Libau telegraphisch verbunden.

Digitized by Google

— Verschiedenes. Das im russisch-japanischen Kriege in Libau gebildete Prisengericht wurde mit dem 1. Januar 1913 aufgelöst.

Am 30. Januar fand im Ministerium für Handel und Verkehr eine Sitzung statt, um die Frage der Versorgung der Kriegsflotte mit Heizöl zu beraten. Es wurde beschlossen, der Marine zunächst für drei Jahre, 1914 bis 1916, jährlich 205 000 t Naphtha aus den Kronbeständen zur Verfügung zu stellen.

Um die Versorgung der Flotte mit Heizöl für die Zukunft sicherzustellen, wurde vorgeschlagen, bis zu 109 ha Kronlandes in Erdölbezirken Privatunternehmern auf dem Wege der Ausschreibung zur Ausbeutung zu überlassen und diese Unternehmer zu verpflichten, der Marine die nötige Menge Heizöl zu liefern.

Ein von dem in Konstantinopel liegenden Panzerschiff „Rostislaff" versehentlich abgefeuerter Schuß traf das Gitter der Moschee Dolma-Bagtsche, ohne irgend jemand zu verletzen. Die Untersuchung des Falles wurde dem Kommandanten des Kreuzers „Kagul" vom Chef der Flotte im Schwarzen Meer übertragen.

G.

⚜

**Österreich-Ungarn.** Flaggoffiziere. Der Marinekommandant Admiral Graf Montecuccoli tritt demnächst nach Vollendung seines 70. Lebensjahres (am 22. Februar) und seines 53. Dienstjahres (Diensteintritt: 3. Mai. 1859) in den Ruhestand.

Er hat das in Österreich-Ungarn der innerpolitischen Verhältnisse wegen besonders schwierige und undankbare Amt eines obersten Leiters der Marine — der österreichische Marinekommandant ist zu gleicher Zeit Marineminister, Kabinettschef, Chef des Admiralstabes und Flottenchef — mit unermüdlichem Arbeitseifer und starker Hand $8^1/_2$ Jahre lang geführt. In dieser Zeit nahm die bis dahin vernachlässigte Marine einen Aufschwung, wie sie ihn unter keinem seiner Vorgänger seit Admiral Tegetthoff erlebt hat. Admiral Graf Montecuccoli besaß in vollem Maße das Vertrauen seines Allerhöchsten Herrn, der ihn wiederholt durch außergewöhnliche Gnadenbeweise auszeichnete. Auch im Parlament, wo er viel Geschick entfaltete, war er allgemein geschätzt und beliebt.

Bei der Parade aller in Dienst befindlichen Schiffe und Fahrzeuge am 16. Februar auf der Reede von Fasana verabschiedete er sich von den an Bord des „Viribus Unitis" versammelten Admiralen und Kommandanten der Flotte mit folgenden Worten:

„Unsere ganze Flotte steht im Dienst, und sie kann binnen kurzem berufen sein, vor dem Feinde zu zeigen, daß sie die langen Friedensjahre nicht unbenützt verstreichen ließ. Es waren große Anforderungen an Sie alle gestellt und werden noch gestellt werden. Da möchte ich Sie an das erinnern, was ich Ihnen schon öfter ans Herz gelegt: Seien Sie hart gegen sich und geben Sie damit und durch treueste Pflichterfüllung ein leuchtendes Beispiel. Sorgen Sie mit Wohlwollen für Ihre Untergebenen, und Sie werden von den Ihnen unterstehenden Mannschaften Leistungen erreichen, wie Sie solche in normalen Verhältnissen nicht für möglich gehalten hätten. Vor kurzem habe ich Ihnen mitgeteilt, daß ich die volle Überzeugung hege, die Flotte werde unter ihren bewährten Führern unserer Flagge neuen Lorbeer bringen.

Digitized by Google

Mir wird es leider nicht mehr vergönnt sein, Anteil daran zu nehmen. Ich erreiche binnen kurzem ein Alter, das der militärischen Aktivität eine Grenze setzt. Doch ich scheide als ein Glücklicher aus Ihren Reihen. Ich habe fast 54 Jahre in unserer Marine gedient. In meiner Jugend träumte ich jahrzehntelang von einer größeren und machtvolleren Flotte. Als älterer Mann zur Leitung berufen, sah ich, dank der unablässigen Fürsorge Seiner Majestät unseres Allerhöchsten Kriegsherrn, den Traum verwirklicht, den ich solange umsonst geträumt: Die größere und stärkere Marine ist im Werden! Ich habe mein Ziel erreicht.

Möge auch die Flotte das ihrige, den Erfolg im Kampfe, erreichen, unserer Flagge zu Ruhm und Ehre, unserem Vaterland zum Stolze, unserem Allerhöchsten Kriegsherrn zur Freude."

Admiral v. Ripper, zuletzt $7^1/_2$ Jahre Stationschef in Pola, wurde auf sein Gesuch nach 52jähriger Dienstzeit in den Ruhestand versetzt.

— Marineetat 1914. Der den am 15. März zusammentretenden Delegationen vorzulegende Marineetat für 1914 sieht rund 76 Mill. Kronen vor (etwa 2 Mill. Kronen mehr als der Etat 1913). Hierzu kommen die letzte Rate des Schiffbau-Sonderkredits von 1911 im Betrage von 68 Mill. Kronen, die zweite Hälfte des 1912 bewilligten Rüstungskredits im Betrage von 40 Mill. Kronen sowie angeblich noch 5 Mill. Kronen für Unterseebootsbauten, etwa 9 Mill. Kronen für das 40000 t-Schwimmdock und eine erste Rate für den Bau der Ersatz-„Monarch"-Klasse. Der Marineverwaltung würden somit etwa 200 Mill. Kronen für 1914 zur Verfügung stehen. Außer Rechnung geblieben sind hierbei die Kosten der Mobilisierung aus Anlaß des Balkankrieges 1912/13, die für Armee und Marine zusammen bis zum März etwa 400 Mill. Kronen beansprucht haben werden.

— Die Flotte. Die Schiffsverbände hielten in der zweiten Hälfte des Januar größere Tag- und Nachtübungen in Gegenwart des Marinekommandanten ab.

Am 18. Februar liefen „Kaiserin und Königin Maria Theresia" und „Kaiserin Elisabeth" nach Smyrna aus. „Kaiserin Elisabeth" geht von dort nach Konstantinopel.

— Marine-Telegraphenbureau. Ein Allerhöchster Befehl vom 29. Januar ordnet die Einrichtung eines Marine-Telegraphenbureaus an, dem die Behandlung aller mit der Nachrichtenübermittlung der Kriegsmarine in Zusammenhang stehenden militärischen, technischen und organisatorischen Angelegenheiten sowie die technische Leitung der Marine-FT-Landstationen zufällt. Das Personal des Telegraphenbureaus besteht im Frieden aus 1 Fregatten- oder Korvettenkapitän als Kommandanten, 1 Linienschiffsleutnant, 1 Elektroingenieur, 2 Deckoffizieren, 1 Unteroffizier, 2 Matrosen und 2 Beamten.

— Neubauten. „Tegetthoff" war Mitte Februar fertiggestellt und begann seine Probefahrten, nach deren Beendigung er zur Eskadre treten wird.

Der Kreuzer „Novara" lief am 15. Februar in Fiume vom Stapel. Dem Kreuzer „Helgoland" wird die Ortsgruppe Hamburg des österreichischen Flottenvereins eine Ehrenflagge widmen.

Der Bau von 5 Unterseebooten, „U 8" bis „U 12", wurde der Germaniawerft in Kiel und der Bau eines Schwimmdocks zu 40000 t Hebekraft der Werft von Blohm & Voß in Hamburg übertragen. Die Vergebung dieses Schwimmdock-Baues an eine ausländische Firma trug der Marineverwaltung heftige Vorwürfe in der Presse ein. Eine Interpellation im österreichischen Abgeordnetenhause beantwortete der Marinekommandant dahin, daß die heimische Industrie die Bestellung nicht erhalten konnte, weil sie zu hohe Preise forderte. Die Cantiere navale

Digitized by Google

hätte z. B. 671000 Kronen mehr als die deutsche Firma verlangt. Auch hätte sich die Marineleitung bei der geringen Leistungsfähigkeit der ein Angebot abgebenden Inlandswerften (Danubius in Fiume und Cantiere navale in Monfalcone) der Möglichkeit einer verspäteten Ablieferung des Docks ausgesetzt.

v. D.

⚜

**Schweden.** Die Ende Dezember erlassenen gleichlautenden und gleichzeitigen Neutralitätserklärungen Schwedens, Dänemarks und Norwegens werden in der Presse aller drei Reiche noch immer lebhaft erörtert. »Stockholms Dagblad« weist darauf hin, daß eine gemeinsame Neutralitätserklärung durchaus nicht erlassen ist, und warnt davor, aus der gleichlautenden und gleichzeitigen Erklärung zu weit gehende Folgerungen zu ziehen.

— Marineetat 1913. Die Marineverwaltung hatte 31,2 Mill. ℳ gefordert, darunter außer den bereits bewilligten 7,2 Mill. ℳ noch 6,7 Mill. ℳ für den Bau von 2 neuen Küstenpanzerschiffen und 1 Torpedojäger. Der Marineminister hat beide Neubauten abgelehnt und den Antrag gestellt, statt 6,7 Mill. ℳ nur 2,8 Mill. ℳ für Neubauten zu bewilligen. Dafür fordert er statt eines zwei Unterseeboote. In beiden Kammern wurde der Marineminister sehr heftig angegriffen. Man warf ihm vor, er lehne alle Forderungen der Marine unter dem Vorwande ab, der Bericht des seit Frühjahr 1912 tagenden Verteidigungsausschusses müsse erst abgewartet werden.

— Flottentätigkeit. Die schwedische Marine hatte Ende November — nach »Stockholms Dagblad« infolge der beunruhigenden politischen Lage — ein Wintergeschwader gebildet, das aus 6 Küstenpanzerschiffen, 1 Kreuzer und einer Anzahl kleiner Fahrzeuge bestand und bis Mitte Februar 1913 in Dienst blieb. Ferner wurden die Mannschaften, die am 17. Dezember zur Entlassung kommen sollten, bis Mitte Februar 1913 zurückbehalten. Der König besichtigte das Wintergeschwader Ende Januar. Während seiner Indiensthaltung ereigneten sich einige Unglücksfälle. „Thule" stieß am 30. November mit einem Dampfer zusammen, „Manligheten" geriet am 1. Dezember bei Karlskrona auf Grund und wurde erst am 4. Dezember abgeschleppt. Am 5. Dezember stießen zwei Torpedoboote im Kalmar-Sund zusammen, am 11. Dezember lief ein Torpedoboot bei Kalmar auf. Am 14. Dezember hatte „Göta" eine leichte Grundberührung; am 17. Dezember entzündete sich auf „Thule" eine Kartusche vorzeitig. (1 Toter, 2 Verwundete.) Am 22. Januar schied „Göta" wegen Kesselhavarie aus und wurde durch „Oden" ersetzt. Am 7. Februar lief der Kreuzer „Fylgia" bei Karlskrona auf und wurde am 9. nach angestrengter Arbeit abgebracht, auf „Svea" brach Ende November Diphtherie aus — Küstenpanzerschiff „Thor" trat am 15. Februar eine Auslandsreise zur Ausbildung von Seekadetten an, die zehn Monate dauern soll.

— Werften, Häfen. Mitglieder der Ersten und Zweiten Kammer des Reichstages haben die Bewilligung einer außerordentlichen Ausgabe von 771 120 ℳ zur Vergrößerung der Kriegswerft in Karlskrona beantragt.

— Flugwesen. Der Chef des Marinestabes hat vorgeschlagen, einen Seeoffizier und einen Marineingenieur für drei Monate zum Studium des Luftschiffwesens ins Ausland zu senden. Diese sollen ihre Studien besonders in Deutschland machen, weil die Luftschifftechnik dort am höchsten stehe. (»Stockholms Dagblad«, 12. Februar.)

Digitized by Google

Der Chef des Marinestabes beantragte ferner die Anschaffung von zehn „Flugbooten". Diese Flugzeuge sollen in fünf Gruppen eingeteilt und auf vier Stellen der Küste verteilt werden (1 zu 2, 3 zu 1 Gruppe). Zuerst sollen zwei Apparate angeschafft werden.

Die Kosten jedes Flugzeuges werden einschließlich Reserveteile, Instrumente, FT-Station, Bombenwurfapparat, Tagegelder für das Personal, Kontroll- und Prüfungskosten usw. auf 56 000 ℳ berechnet.

Die schwedische Marine besitzt bisher nur ein Flugzeug (Geschenk einer Privatperson).

— Verschiedenes. Die FT-Station Tingstäde auf Gotland ist fertiggestellt.

G.

⚜

**Dänemark.** »Berlingske Tidende« veröffentlicht von der Regierung erlassene neue Bestimmungen über das Befahren dänischer Gewässer durch fremde Kriegschiffe.

— Flottentätigkeit. Nach »Stockholms Dagblad« hat die dänische Flotte den ganzen Herbst in erster Bereitschaft gelegen.

Das in diesem Jahr zu bildende Sommergeschwader wird bestehen aus drei Küstenpanzern („Olfert Fischer", „Peder Skram", „Herluf Trolle"), einer Torpedobootsflottille, einer Unterseebootsdivision und dem Minenschiff „Lossen".

— Küstenverteidigung. Die für das Saltholmsflak-Fort zwischen Saltholm und dem Middelgrund-Fort gebaute künstliche Insel (Betonkästen mit Sandausfüllung) ist fertig. Die Arbeiten zum Einbau der schweren Geschütze und Haubitzen sind im Gange. Außerdem sind in Ausführung der 1909 beschlossenen Gesetze an folgenden Orten Befestigungen im Bau: auf Saltholm, bei Dragör, Raagard, Kongelund, auf Süd-Amager, bei Charlottenlund, Hvidöre und Kastrup, bei Hovgaarden, Kjögekro, bei Avedöre und bei Skodsborg. Es handelt sich zum Teil um Verbesserung bereits vorhandener Anlagen.

Durch freiwillige Sammlung ist eine Summe von 0,6 Mill. ℳ für den Ausbau der Landverteidigungsanlagen von Kopenhagen aufgebracht worden. Eine zweite Sammlung ist im Gange.

— Flugwesen. Der Flieger Ulrich Birch ist als Leutnant in der dänischen Marine angestellt.

Die Marine verfügt zur Zeit über einen Farman-Doppeldecker und sechs als Flieger ausgebildete Offiziere. Zwei Flugboote sind bestellt.

— Verschiedenes. Der Kriegsminister hat eine amtliche Mitteilung veröffentlicht, wonach 10 Bataillone Infanterie und 3 Regimentsstäbe, die eigentlich erst am 1. April 1913 von Jütland und Fünen nach Seeland übergeführt werden sollten, sofort übergeführt werden, da man bei der unsicheren politischen Lage kriegsbereit sein will. Unter den Bataillonen sind zwei von der Garnison in Fredericia. Mit Rücksicht auf die neue Verteidigungsordnung wird das Hauptgewicht in erster Linie auf die Verteidigung der Küsten Seelands gelegt, dann auf die Hauptstadt und ihre Befestigungen.

Infolge eines Unfalls hat das Kriegsministerium bestimmt, daß die Schießübungen der Landbefestigungen nicht mehr mit scharfer Munition abgehalten werden sollen.

G.

⚜

Digitized by Google

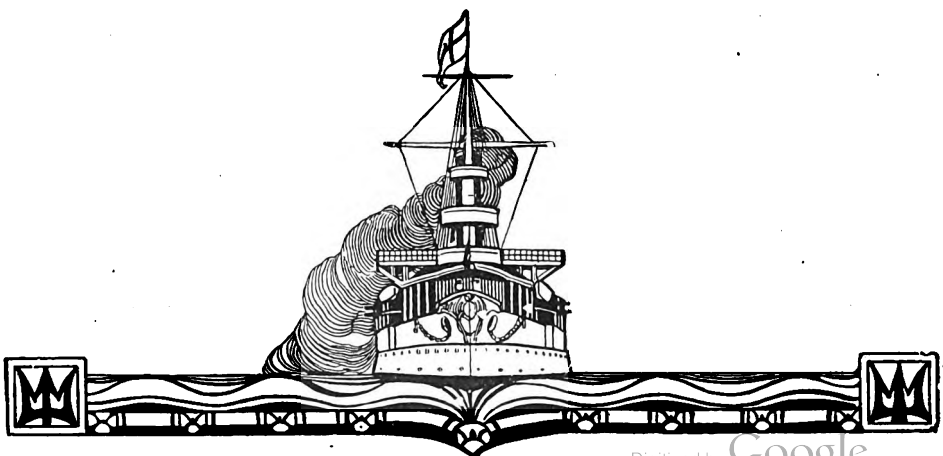
**Norwegen.** Schiffsmaterial. Die beiden neuen Küstenpanzerschiffe sind bei Armstrong bestellt und in 23 bzw. 24 Monaten abzuliefern. Nur eine norwegische Werft hatte ein Angebot abgegeben, aber eine Lieferzeit von 33 Monaten gefordert.

— Flugwesen. Das im Mai 1912 von der Marine in Deutschland bestellte Flugzeug ist zum Wasserflugzeug umgebaut worden. Am 12. Februar führte Leutnant Dons damit Versuche aus, die sehr gut gelangen.

Eine Sammlung zur Anschaffung von Flugzeugen für die Verteidigung von Oskarborg ist im Gange. G.



**Griechenland.** Die Artillerie des bei der Vulcanwerft bestellten Linienschiffes zu 19 500 t besteht aus acht 35,6 cm-K in vier Türmen in Mittschiffslinie, zwölf 15 cm-SK in Kasematten, zwölf 7,6 cm-SK. Drei Turbinen von zusammen 40 000 PS sollen 23 kn Geschwindigkeit erzielen, die Kosten sollen 36 Mill. ℳ betragen. Armierung und Panzer liefert die Bethlehem Steel Co. Das Schiff wird den Namen „Salamis“ erhalten. G.



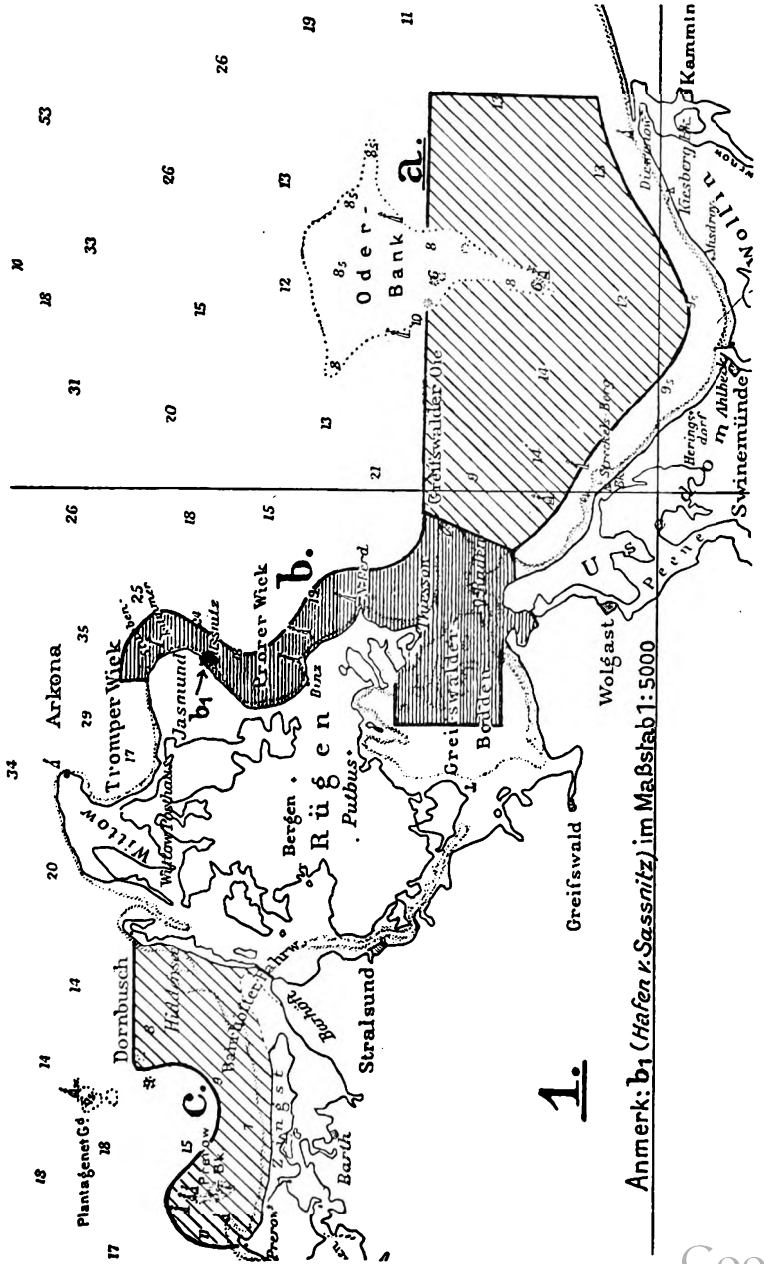
Digitized by Google

# Verschiedenes.

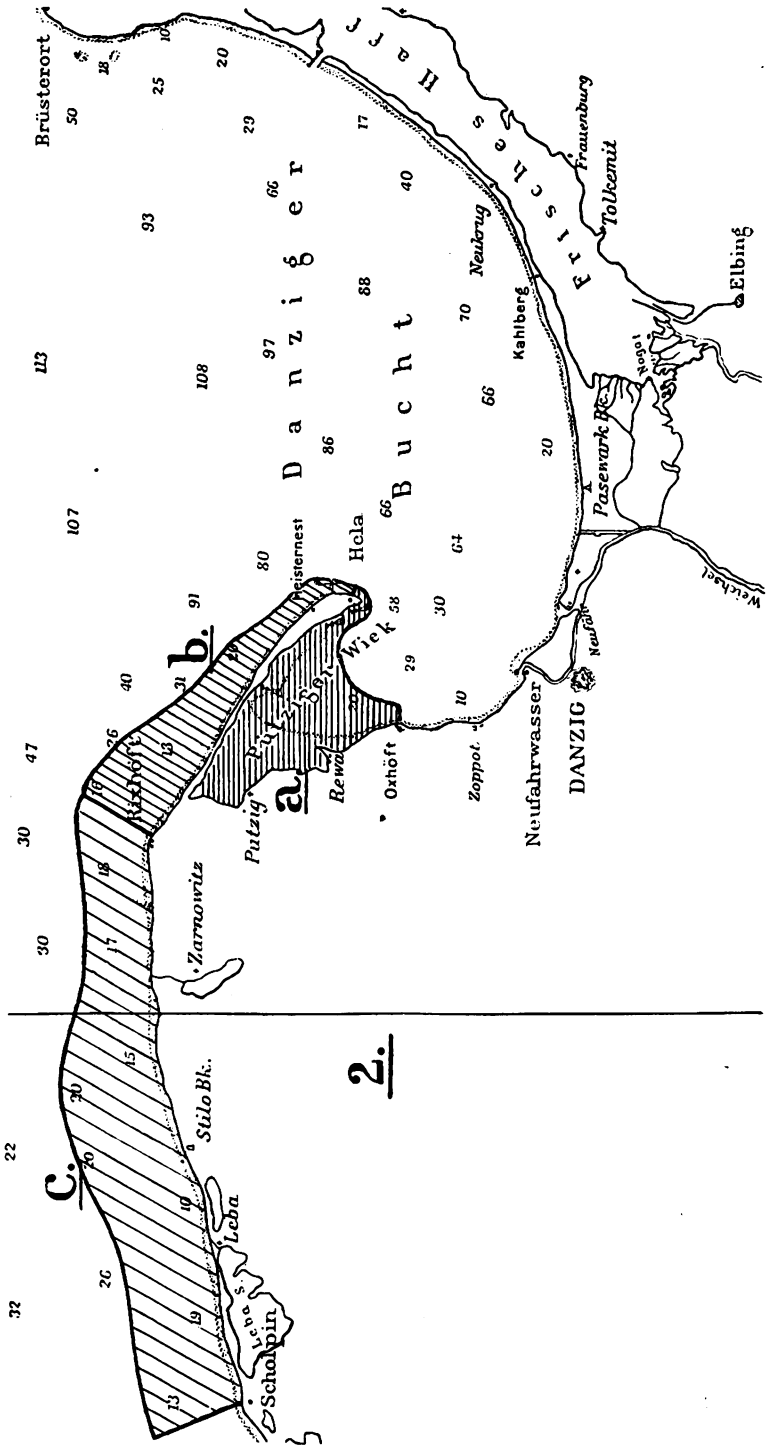
## Vermessungsarbeiten der Kaiserlichen Marine in den Jahren 1911 und 1912.

(Mit 3 Skizzen.)

Die „Marine-Rundschau" wird zunächst fortlaufend über die von der Kaiserlichen Marine ausgeführten Küsten- und Seevermessungen berichten. In den beigefügten Kartenskizzen bringt die Dichte der Schraffur den Maßstab der Aufnahmen zum Ausdruck.




Digitized by Google

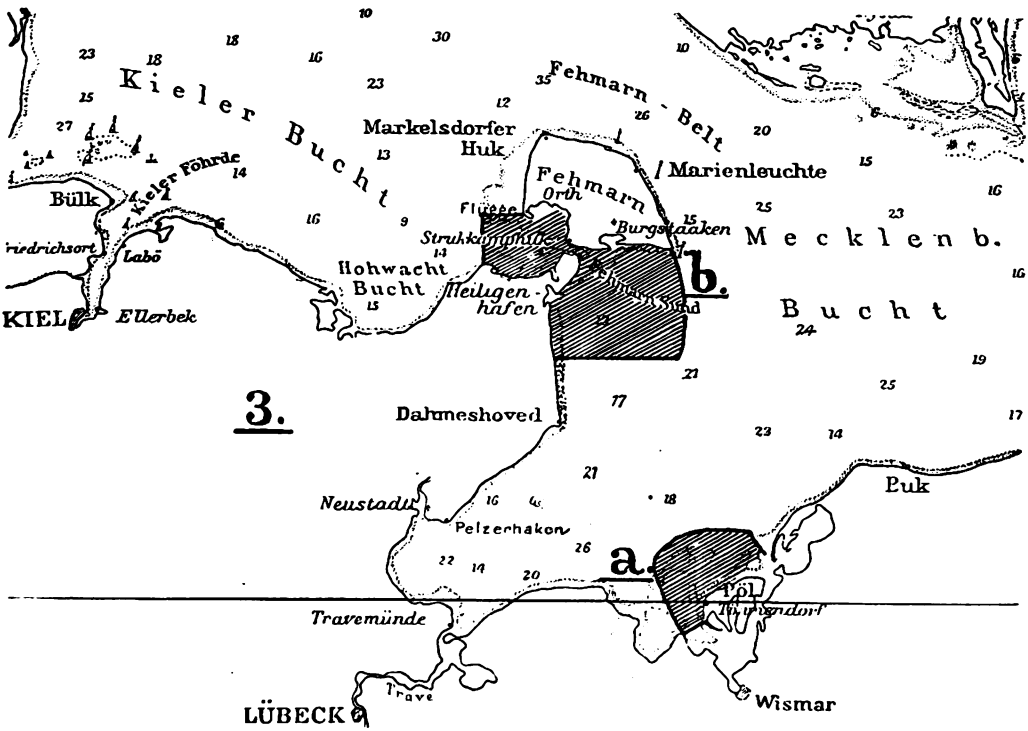



Digitized by Google

Die Vermessungen in den heimischen Gewässern werden ausgeführt von: S. M. S. „Hyäne" (früheres Kanonenboot, 500 t Deplacement, 87 Köpfe Besatzung) und 5 Peilbooten von je 70 bis 90 t Deplacement und 13 Köpfen Besatzung.

Wegen der Abhängigkeit der Seevermessung vom Wetter werden in den heimischen Gewässern nur die 6 Sommermonate zu Vermessungsarbeiten verwendet.

Späteren Veröffentlichungen bleibt die Angabe der Arbeiten in der Nordsee und an den Küsten unserer Kolonien vorbehalten. Nachstehend die Vermessungen in der Ostsee:




Skizze 1.

a) Pommersche Bucht zwischen Usedom—Wollin und der Oderbank. 1 : 50000. S. M. S. „Hyäne" (Korvettenkapitän Reichardt) mit 2 Peilbooten. Sommer 1911. (Die Oderbank selbst ist zuletzt im Jahre 1904 vermessen.)

b) Gewässer an der Ostküste von Rügen von der Tromper Wiek bis zur Greifswalder Oie, einschließlich des östlichen Greifswalder Boddens. 1 : 25000 (Hafen von Saßnitz 1 : 5000). S. M. S. „Hyäne" (Korvettenkapitän Jacobs) mit 1 Peilboot. Sommer 1912.

c) Küste zwischen Darsserort und Dornbusch, seewärts bis zur 10 m-Linie. 1 : 50000. Peilboot des Küstenbezirksamts II (Stettin). Sommer 1911.

Skizze 2.

a) Nordwestlicher Teil der Danziger Bucht (Putziger Wiek). 1 : 25000. Peilboot des Küstenbezirksamts I (Neufahrwasser). Sommer 1911.

Digitized by Google

b) Küste von Hela bis Rixhöft bis zur 20 m-Linie. 1 : 50000. Peilboot des Küstenbezirksamts I. Sommer 1912.

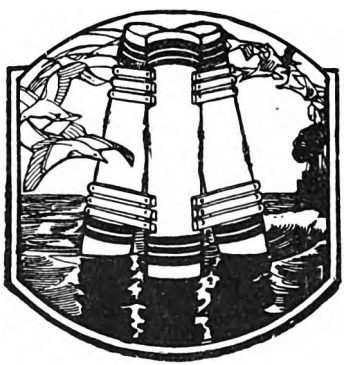
c) Küste von Rixhöft bis Scholpin, seewärts bis zur 20 m-Linie. 1 : 75000. Peilboot des Küstenbezirksamts II. Sommer 1912.

Skizze 3.

a) Fahrwasser nach Wismar, von der Huk von Hohenwischendorf bis zur 10 m-Linie. 1 : 25000. Peilboot des Küstenbezirksamts III (Kiel). Sommer 1911.

b) Fehmarnsund nebst anschließendem Seegebiet. 1 : 25000. Peilboot der Vermessungskompagnie der I. Matrosendivision. Sommer 1911.

Außerdem haben im Sommer 1912 S. M. S. „Hyäne" im Seegebiet zwischen Rügen und Jershöft und S. M. S. „Grille" im Kattegat und Großen Belt Mißweisungsbestimmungen vorgenommen.



Digitized by Google

# Zeitschriftenschau.

## German Colonial Policy.

By L. Hamilton.

L. Hamilton, den Lesern der „Marine-Rundschau" bekannt durch seinen in der Januar-Nummer abgedruckten, sehr zeitgemäßen Artikel „Die Hudson-Bai-Route", veröffentlicht unter vorstehendem Titel in der Februar-Nummer der englischen Monatsschrift »United Empire« eine längere Studie über die Entwicklung und die Bedeutung, die Erfolge und die Ziele der deutschen Kolonialpolitik. »United Empire« ist die offizielle Zeitschrift des Royal Colonial Institute und ist auffallenderweise trotz ihrer Bedeutung in Marine- und selbst Kolonialkreisen Deutschlands viel zu wenig bekannt. Der Artikel verdient schon durch sein Erscheinen in dem offiziellen Organ einer so großen Vereinigung Beachtung; die Arbeit ist aber auch deshalb noch von Interesse, weil Hamilton durch seine langjährige Tätigkeit am Orientalischen Seminar in Berlin mit deutschen Verhältnissen im allgemeinen und mit deutschen kolonial- und wirtschaftspolitischen Fragen im besonderen wohl vertraut ist.

Hamilton beginnt mit einem kurzen Überblick über die Vorläufer der deutschen Kolonialpolitik, die „Welsersche" und die „Brandenburg-Preußische Kolonialpolitik". Im Verlaufe dieser Einleitung bespricht der Verfasser auch die Wichtigkeit der deutschen kolonialen Bewegung für das Anwachsen des britischen Weltreiches und die innere Festigung des britischen Imperialismus; er bekennt hier unter anderem offen, daß „England versucht habe, Deutschland von einem Platz an der Sonne fernzuhalten, vielleicht nicht systematisch und mehr instinktiv als absichtlich". Für die Behandlung seines Themas erachtet der Verfasser vom englischen Standpunkte aus als wichtig die Feststellung: 1. welches die Hauptfaktoren der deutschen Kolonialpolitik seien; 2. inwieweit sie erfolgreich gewesen sei; 3. was die Zukunft voraussichtlich bringen werde; und schließlich 4. was England aus dem deutschen Vorgehen lernen könne.

Dieser Teil der Erörterung geht aus von der Feststellung, daß zwar Bismarck von Anfang an überaus zögernd an eine koloniale Betätigung herangegangen sei, daß aber, nachdem er einmal zum Zugreifen sich entschlossen habe, es im wesentlichen ihm zu verdanken sei, daß Deutschland jetzt die drittgrößte Kolonialmacht Europas genannt werden könne. Im weiteren Verlaufe wird die Bedeutung der verschiedenen deutschen Kolonien als »colonies d'exploitation« und als »colonies de peuplement« und das Auswanderungsproblem behandelt. Die frisch geschriebene und sehr lesenswerte Arbeit schließt mit einer zusammenfassenden Beantwortung der oben wiedergegebenen vier Fragen. Die letzte dieser Fragen beantwortet der Verfasser dahin, England könne aus der deutschen Kolonialpolitik lernen, daß die koloniale Erziehung nicht »quantité négligeable« sein dürfe. Er verweist in dieser Beziehung auf einen in der gleichen Zeitschrift 1911 (Seite 27 bis 38) von ihm veröffentlichten Artikel über die Organisation und die Durchführung des kolonialen Ausbildungswesens in Deutschland, das er bereits damals als lehrreich für England bezeichnete.

A. Mr.



Digitized by Google

## Value and Tactics of Modern Submarines.

Dezemberheft 1912 des »United States Naval Institute«.

Der Aufsatz aus der Feder eines amerikanischen Seeoffiziers enthält eine Fülle interessanter Daten und Anschauungen. Nach Konstruktion und Verwendung unterscheidet der Verfasser Hafen-, Küsten- und Hochseeboote. In allen Fällen liegt das Melden des Gegners und das Heranführen einem Scout ob.

Hafenboote erwarten den Feind in bestimmten Zonen, aus denen sie ohne Rücksicht auf Kollisionsgefahr zum Angriff vorgehen.

Die größeren Küsten- und Hochseeboote greifen die feindliche Linie mit 0,5 sm Abstand von der Spitze her an. Das vom Verfasser skizzierte Verfahren dürfte nicht leicht durchzuführen sein.

Verfügt der Flottenchef über Hochseeboote, so soll er versuchen, den Feind vor der Schlacht in den Bereich seiner Unterseeboote zu locken.

Bei Nacht können Unterseeboote tauchbereit als gewöhnliche Torpedoboote verwandt werden. Im Manöver 1911 sollen sie so stets unbemerkt zum Angriff gekommen sein. Selbst die Ramme könne Erfolge haben, meint der Verfasser, dem wir im übrigen noch Angaben über die Verwendung des Winkelschusses, der Funkentelegraphie und der Unterwasserschallsignale verdanken. H.

## Strategic Naval War Game or Chart Maneuver.

Dezemberheft 1912 des »United States Naval Institute«.

Dieser Vortrag, gehalten von Captain McCarty Little U. S. N. im Naval War College ist für uns Deutsche sehr schmeichelhaft, da er den Ursprung des Kriegspiels und die Technik richtiger Befehlserteilung auf unsern Generalstab, im besondern auf Moltke zurückführt. Der Verfasser erörtert eingehend die Vorteile eines strategischen Kriegspiels und das zugrunde liegende Verfahren, das im wesentlichen dem unsern ähnlich ist. Die vorkommenden Gefechtsstärken werden durch Zahlen bewertet, die oft dem Gegner unbekannt sind. Im besondern ist es interessant zu hören, daß die heutige Zusammenziehung der amerikanischen Flotte im Gegensatz zum früheren „Flagge zeigen" in der ganzen Welt unter anderm auf die Ergebnisse früherer Kriegspiele zurückzuführen sei. H.

Digitized by Google

# Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

---

**Deutschland im Orient nach dem Balkan-Krieg.** Von Dr. Ernst Jaeckh. — Martin Moerickes Verlag, München.

In seiner „Politischen Geographie" — siehe „Marine-Rundschau", Jahrgang 1903, S. 891 — bringt Dr. Friedrich Ratzel nebeneinander stehend zwei Kärtchen, die, das Mittelstück des europäischen Kontinents darstellend, das Deutsche Reich unter den Staufern und den Dreibund veranschaulichen. An der Hand dieser Kärtchen erläutert Ratzel, wie nicht politische Zufälligkeiten, sondern die geschichtliche und wirtschaftliche Notwendigkeit die Bewohner dieses Mittelstücks zusammenschmieden und aneinanderketten. Dr. Jaeckh weist auf eine andre solche Notwendigkeit hin, den Querarm jenes Mittelstücks, der, von der Elbmündung bis zur Donau und von da ins Innere von Kleinasien reichend, die große Zufuhrstraße des Orients zu den Märkten des Westens darstellt. Diese Straße, die zuerst zur Zeit der Kreuzzüge in ihrer Bedeutung erkannt und nach der Entdeckung des Seeweges nach Ostasien vergessen wurde, erwacht jetzt zu neuem Leben durch den Bau der Bagdadbahn und die damit verbundene Neuberieselung und Besiedelung jener Gebiete, in die einst frommer Glaube das Paradies verlegte, und die, wenn ihr alter Reichtum wieder erschlossen ist, mit ihren Lieferungen von Korn und Baumwolle in der Lage sein werden, uns selbst eine Blockade unserer Nordseehäfen erträglich erscheinen zu lassen. Auf dieser wirtschaftlichen Sachlage beruht für Deutschland die Bedeutung der Balkanfrage, hieraus ergibt sich, daß wir hier nicht untätig zur Seite stehen können, sondern genötigt sind, in dem gewaltigen Spiel unsere Rolle zu beanspruchen, und darauf zu halten, daß auch die übrigen Darsteller nicht von der Szene verdrängt werden. In dem augenblicklichen Kampf auf dem Balkan handelt es sich mitnichten um eine Zerstörung der Türkei. Selbst wenn die Türken ihre europäischen Besitzungen räumen müßten, bliebe ihnen ein Gebiet dreimal so groß wie das deutsche Reich, das durch die Wiederbelebung des Gebietes um Babylon wirtschaftlich unendlich viel wertvoller sein würde als der daran zu gebende europäische Besitz, der für die Türkei nur eine Überspannung anderweit fehlender Betriebskräfte darstellt. Dr. Jaeckh weist aber darauf hin, daß dieser Verlust für die Türken noch keineswegs eine wirkliche Einbuße zu bedeuten brauche, denn außerordentlich viel für sich hat die Wahrscheinlichkeit, daß aus Adrianopel für die streitenden Parteien ein bulgarisch-türkisches Königgrätz werden könnte, indem für sie aus dem blutigen Ringen die Erkenntnis der Gemeinsamkeit ihrer Interessen und demgemäß eine dauernde, treue Waffenbrüderschaft hervorgehen könnte. — Damit wäre der eingangs erwähnte Querweg wieder eröffnet, und deshalb hat Deutschland das lebhafteste Interesse daran, daß dieses letzte Ergebnis des Balkan-Krieges auch wirklich zustande kommt.

Dr. Jaeckh stand dem heimgegangenen Staatssekretär v. Kiderlen-Wächter nahe; er benutzt sein Buch, um das Andenken dieses Staatsmannes von den gegen ihn zu Unrecht erhobenen Vorwürfen zu reinigen. Für Kiderlen-Wächter mußte aus dem Gesichtspunkt der Balkanfrage die Marokkoangelegenheit die Bedeutung einer Episode haben; er konnte nicht die wichtigsten wirtschaftlichen Interessen Deutschlands um eines „Prestiges" willen aufs Spiel setzen, ganz abgesehen davon, daß, wie auch von anderer Seite bereits hervorgehoben wurde, das Kongo-Abkommen keinesfalls



Digitized by Google

ein bloßes Zugeständnis an die öffentliche Meinung, sondern einen wirklichen Erfolg darstellt. Mit diesem Erfolg, der uns freie Hand gewährte, während Frankreich für lange Zeit mit der wirklichen Erschließung Marokkos festgelegt ist, wurde aber noch etwas mehr erreicht. Wir schließen mit einem Satze aus Jaeckhs Buch, der folgendermaßen lautet: „Der Kontinent findet sich zusammen und der insulare Egoismus Englands zieht die Konsequenz — sowohl weil der Dreiverband sich lockert, wie weil der Dreibund sich festigt. Der Dreibund ist aus der Orientkrisis des Jahres 1878 herausgewachsen und er ist durch die Orientkrisis des Jahres 1912 zur vollen Frucht gereift." Fügen wir noch hinzu, daß, wie der Verfasser hervorhebt, Deutschland seine Rolle in dem hohen Spiel nur durchhalten konnte, weil der „Risiko-Gedanke" in unserer Flottenrüstung bereits seine volle Wirkung äußerte, so ergibt sich daraus die Bedeutung der Jaeckhschen Arbeit, die in politisch einsichtsvollen Kreisen eingehendster Beachtung sicher ist. Wir wünschen diesem sympathisch und mit großer Sachkenntnis geschriebenen Buch, das von der ersten bis zur letzten Seite hochaktuelle Dinge behandelt und z. B. auch die politische Vorgeschichte des Balkanbundes und die Gründe für die anfänglichen Niederlagen der Türken eingehend erörtert, die verdiente weite Verbreitung.

**Vergleiche zwischen der deutschen und französischen Armee.** Vortrag, gehalten im Deutschen Wehrverein, Ortsgruppe Stuttgart, durch Generalleutnant z. D. v. Schmitt. — Stuttgart 1913 bei Carl Gruninger.

Die Fragen der Heeresrüstung stehen zur Zeit im Vordergrunde des Interesses, ohne daß überall ausreichende Sachkenntnis vorliegt. Der oben genannte Vortrag, der den Gegenstand durchaus objektiv unter Beibringung des notwendigen Zahlenmaterials erörtert, ist deshalb zur Gewinnung eines sachlichen Urteils sehr geeignet.

**Lehnerts Handbuch für den Truppenführer.** Für Feldgebrauch, Felddienst, Herbstübungen, Übungsritte, Kriegsspiel, taktische Arbeiten, Unterricht. Von Oberstleutnant Friedrich Immanuel. Vierunddreißigste, unter Berücksichtigung der neuesten Vorschriften umgearbeitete Auflage. Mit zahlreichen Zeichnungen und Übersichtstafeln. — Berlin 1913. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis gebunden 1,50 *M*.

Die Neuausgabe des altbewährten Handbuches trägt der neuesten Lage der Bestimmungen und Verhältnisse Rechnung. Insbesondere wird die russische und französische Kriegsgliederung nach den neuesten Unterlagen nachgewiesen, und es wird die taktische Verwendung der Luftschiffe und Flugzeuge in die Erörterung einbezogen. Der Seeoffizier, der sich über Armeeverhältnisse im allgemeinen informieren will, wird in dem Lehnertschen Handbuch sachdienliche Belehrung finden.

**Kriegführung und Wissenschaft.** Von General der Infanterie z. D. Freiherrn v. Falkenhausen. — Berlin 1913. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2,50 *M*.

Der durch seine zahlreichen Veröffentlichungen hochverdiente Verfasser will zum Abschluß den Standpunkt, den er bisher vertreten hat, noch einmal festlegen und zugleich in den wichtigsten Punkten gegenüber neuerdings aufgetretenen abweichenden Ansichten verteidigen. Er entwickelt daher nochmals die Grundsätze, die ihn besonders in bezug auf die Klärung der Ansichten über den großen Krieg bei der Abfassung seiner Werke geleitet haben, und faßt seine Ansichten über wichtige Fragen, wie Umfassung, Verwendung der Reserven, Nachschub u. dgl., nochmals klar zusammen. Hoffentlich ist dies nicht, wie der Verfasser sagt, sein voraussichtlich letztes Wort. Seine auf eine reiche Diensterfahrung und tiefes Nachdenken begründeten Veröffentlichungen zählen zu den besten der neueren Militärliteratur.

Digitized by Google

**Die Führung des Armeekorps im Feldkriege.** Von Generalmajor v. Moser. 2. Auflage. — Berlin 1913. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung.

Das hervorragende Werk ist in seiner Bedeutung allgemein anerkannt worden. Es führt an der Hand eines auf der Karte durchgeführten Beispiels in die Befehlstechnik des Armeekorps auf dem Marsch, in der Unterkunft und im Gefecht ein. In wenigen Jahren ist bereits die 2. Auflage nötig geworden, in der alle Neuerungen, besonders in bezug auf das Nachrichten- und Verkehrswesen, berücksichtigt sind. Zur Vorbereitung auf die Tätigkeit im Stabe eines Generalkommandos ist das Buch ein vortreffliches Hilfsmittel.

**General v. Schlichting und sein Lebenswerk.** Von General der Infanterie z. D. Frhr. v. Gayl. — Berlin 1912. G. Stilke. — Preis 7 *M*.

Mit Recht bezeichnet der Verfasser den General v. Schlichting als eine der bedeutendsten militärischen Erscheinungen der letzten Jahrzehnte. Es handelt sich dabei keineswegs allein um seine einflußreiche Mitwirkung an dem Exerzierreglement für die Infanterie von 1888, noch auch nur um einzelne seiner Werke, z. B. die bekannten „strategischen und taktischen Grundsätze der Gegenwart" u. dgl., sondern um sein ganzes Lebenswerk. Dieses gipfelte vor allem in einer unermüdlichen Vertretung der Moltkeschen Lehre gegenüber der nach seiner Ansicht veralteten Methode Napoleons. Es kann auf diesen Streit nicht näher eingegangen werden. Wenn zweifellos infolge der wesentlich veränderten Verhältnisse große Verschiedenheiten in dem Verfahren Napoleons und Moltkes bestehen, so geht doch Schlichting in der Feststellung einer bestimmten Moltkeschen Lehre vielleicht zu weit. In der Hauptsache haben doch beide großen Kriegsmänner den wechselnden Umständen entsprechend gehandelt. Aber abgesehen hiervon wird jeder Leser aus der Darstellung dieses langen und vielseitigen Soldatenlebens, aus den Mitteilungen über Schlichtings Übungsanlagen, Generalstabsreisen und Manöver, aus seinen Besprechungen und Veröffentlichungen außerordentlich viel Belehrung schöpfen.

**Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg** (Beihefte zu Streffleurs Militärischer Zeitschrift). Heft 52 bis 60. — Wien 1912. Seidel & Sohn.

Die vorliegenden Hefte behandeln den Operationsstillstand nach den Kämpfen am Schaho, den Raid Mischtschenkos nach Jnkou sowie die Schlacht bei Sandepu. Jnsbesondere muß die Darstellung der Schlacht bei Sandepu als vorzüglich gelungen bezeichnet werden. Die Schlacht war zwar nur eine Episode in dem großen Ringen, keine entscheidende Kriegshandlung. Die Japaner mußten sich, da ihre III. Armee noch nicht herangekommen war, auf die Vereitelung der russischen Angriffsabsicht beschränken. Aber das entschlossene, tatkräftige Handeln, das die Japaner gegenüber dem kraftlosen Verhalten der Russen entfalteten, läßt schon jetzt erkennen, wie demnächst der letzte, entscheidende Waffengang auslaufen würde. Die Bearbeitung ist äußerst sorgsam und genau, dabei klar und übersichtlich, die beigegebenen Karten mit Einzeichnungen hervorragend.

**Kaiser Wilhelms Stellung zum Alkohol.** Von Professor Dr. R. Ponickau. Vortrupp-Flugschrift Nr. 13. — Verlag von Georg Wigand, Leipzig 1913. — Preis 25 Pfg.

Die vorbezeichnete Flugschrift nimmt Seine Majestät den Kaiser als Alkoholgegner für sich in Anspruch und setzt sich mit einiger Bestimmtheit mit denjenigen auseinander, die insbesondere auch in der Marine eine mehr neutrale Stellung zur Alkoholfrage einnehmen. Da auch die mehrfache Behandlung dieses Gegenstandes in

Digitized by Google

der „Marine-Rundschau" in die Erörterung einbezogen wird, sehen wir uns veranlaßt, auf die Schrift an dieser Stelle hinzuweisen. Bei dem lebhaften Interesse, das die Frage in Anspruch nimmt, dürfte das Heft der Beachtung auch in Marinekreisen sicher sein.

**Marine-Taschenbuch.** Mit Genehmigung des Reichs-Marine-Amts herausgegeben. 11. Jahrgang 1913. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3,25 *M*, gebunden 4 *M*.

Die Angehörigen der Marine sind durch ihren Beruf wohl sämtlich auf einzelne Spezialfächer und Sondergebiete hingewiesen. Ihnen wird mehr noch als den Außenstehenden aus der alljährlichen Neuausgabe des Marine-Taschenbuches zum Bewußtsein kommen, in wie hohem Maße die Marine als Ganzes in ständiger Umbildung und ununterbrochenem Fortschreiten begriffen ist. Auf diese Weise ist das Taschenbuch für jeden, dem an der Erhaltung des Zusammenhanges gelegen ist, ein geradezu unentbehrliches Hilfsmittel, während anderseits anzunehmen ist, daß sich der Kreis derer, die dieses Kompendium zu benutzen gewohnt sind, mehr und mehr ausdehnt. Wir haben leider nicht darauf geachtet, seit wann dem Taschenbuche ein Sachregister beigegeben ist und erinnern uns nur, daß wir dasselbe in den älteren Ausgaben sehr vermißten. Mit diesem sehr vollständigen Register bietet das Taschenbuch gerade das, was für seine Anwendung unentbehrlich ist, denn Auskünfte über Einzelheiten können nur an der Hand von Stichwörtern gefunden werden, während, solange dieses Register fehlte, ein Einblick in die Materie notwendig war, vermittels dessen man sich an die Einzelfrage heranfinden konnte. Das Taschenbuch empfiehlt sich seit langem selbst, gleichwohl ist die Freude darüber berechtigt, daß die ursprünglich auf den Gegenstand verwendete höchst mühevolle Arbeit sich in der jetzt erkennbaren Weise belohnt hat.

**Dienstunterricht des Offiziers.** Anleitung zur Erteilung des Mannschaftsunterrichts in Beispielen. Von Oberst Eggert v. Estorff und Prof. Konrad Lehmann. Dritte erweiterte Auflage. — Berlin 1913 bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4,75 *M*, gebunden 5,75 *M*.

Wohl noch zu keiner Zeit bildete der Dienstunterricht und die damit zu fördernde Gesinnung der Mannschaft einen so wichtigen Teil der Pflichten auch schon des jüngeren Offiziers, als heute, wo so große Teile unseres Ersatzes vor der Einstellung bedenklichen und verderblichen Einflüssen in hohem Maße ausgesetzt sind. Als Anleitung hierfür bietet der vorgenannte, in längerer Praxis bewährte Leitfaden ein sehr geeignetes Hilfsmittel. Wenn das Buch auch Armeeverhältnisse im Auge hat, so wird dasselbe doch, mindestens in seinem allgemeinen Teile, auch für die Marine als Anhalt dienen können, und wir empfehlen dasselbe der Beachtung, da uns etwas Ähnliches, ausschließlich die Marine Berücksichtigendes nicht bekannt ist.

Der **Nachtrag zur „Deutschen Rangliste 1913"**, enthaltend den Teil Marine und die Dienstaltenlisten, ist erschienen und wird den Beziehern des Werkes von der Verlagsbuchhandlung Gerhard Stalling in Oldenburg i. Gr. kostenlos nachgeliefert.

**Die Abzeichen der deutschen Marine.** Zusammengestellt von Paul Meybauer. Leipzig bei Moritz Ruhl. — Preis 1,50 *M*.

Die vorbenannten Abzeichen sind auf einer Tafel in schwarz nach photographischen Originalen zusammengestellt; außer den militärischen zeigt sie auch die Abzeichen der Werftbeamten, der Beamten des Kaiser Wilhelm-Kanals und der Königlichen Lotsen und Wasserbau-Beamten. Bei der außerordentlichen Vielgestalt

Digitized by Google

derartiger Abzeichen wird die Tafel selbst den Angehörigen der Marine, soweit sie nicht zur Front in unmittelbarer Beziehung stehen, von Wert und Interesse sein.

**Maschinengewehre, ihre Technik und Taktik.** Neueste Fortschritte. Jahrgang 1912. Von Major Fleck. Mit zahlreichen Abbildungen. — Berlin 1913. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4 *M*.

Als Fortsetzung seiner früheren Werke will der als besonderer Kenner der Maschinengewehre bekannte Verfasser jährlich Berichte über die Fortentwicklung des Maschinengewehrwesens erscheinen lassen, da eine abschließende Darstellung bei der fortwährend stattfindenden weiteren Entwicklung nicht möglich ist. In bezug auf das Material werden die wichtigen Fragen der Laufkühlung, der fahrbaren und tragbaren Ausrüstung, der Schutzschilde, Entfernungsmesser, Visierung usw. erörtert, woran sich eine Übersicht über die Maschinengewehre in den verschiedenen Staaten reiht. Demnächst werden die wichtigsten Fragen der Organisation und der Verwendung besprochen, wobei besonders das neue französische Maschinengewehr-Reglement und unser neues Schießverfahren eingehend erörtert werden. Das Buch gibt somit eine vollständige, klare und belehrende Übersicht über alle schwebenden Fragen des Maschinengewehrwesens.

**Die wirtschaftlichen Kräfte Deutschlands.** Überreicht von der Dresdner Bank, Berlin, anläßlich ihres 40jährigen Bestehens.

Vor 10 Jahren veröffentlichte Professor v. Halle unter dem Titel: „Das Deutsche Reich und seine Bewohner zu Beginn des 20. Jahrhunderts" eine Sammlung statistischer Zahlen, in der er den damaligen Zustand unseres Volkes in Handel und Wandel, in seinem Kapitalbesitz, seinem Verbrauch an Massenerzeugnissen usw. zur Darstellung brachte — vgl. „Marine-Rundschau" 1904, S. 748. — Seiner fleißigen Hand ist die Feder allzu früh entglitten und oft schon beklagten wir, daß ihm ein vollwertiger Nachfolger bisher nicht erstanden ist. — Etwas Ähnliches bietet nunmehr die obige Bearbeitung der Dresdner Bank, die gleichfalls Menschen und Dinge in Deutschland in ihren wirtschaftlichen Beziehungen und in ihrem Verhältnis zu den Nachbarländern an der Hand statistischer Tabellen erläutert und vorführt. Wir können hier die bekannten Wandlungen der fortschreitenden Industrialisierung und der immer nachhaltigeren Ausnutzung der Naturkräfte, abgesehen davon, auch insbesondere im Vergleich mit den Zahlen v. Halles, fast überall ein erfreuliches Blühen und Gedeihen feststellen und dadurch einen sicheren Standpunkt zu pessimistischen Anschauungen in betreff unserer politischen und wirtschaftlichen Lage gewinnen. Mit dem genannten Hefte hat jedenfalls die Dresdner Bank ein überaus dankenswertes Material bereitgestellt, und wir wünschen, daß es ihr beschieden sein möge, nach abermals 10 Jahren eine ähnlich erfreuliche Summe von Zahlen und Sachangaben zu liefern.

**Hapag.** Entwicklung und Bedeutung der Hamburg-Amerika-Linie. Von Dr. Frank Bernard Herschel. — Charlottenburg 1912, bei A. Seydel Nachfolger.

Die Geschichte der Hapag ist in vielen Beziehungen zugleich eine Geschichte der deutschen Reederei und Schiffahrt, die beide erfahren mußten, daß nicht Weltbürgertum, sondern ein politisch starkes, wehrhaftes Heimatland für die Handelsflotte das Rückgrat bilden muß. In den Ergebnissen der Hapag spiegeln sich Rückschläge und Blüte des deutschen Wirtschaftslebens deutlich ab, und wenn auch die Willenskraft und der weite Blick der Leiter das ihrige dazu taten, wird doch dadurch die Bedeutung dieses engen Zusammenhanges in nichts abgeschwächt. Abgesehen von der Feststellung dieses Tatbestandes finden wir in der oben genannten

Digitized by Google

Schrift eine Schilderung des Einflusses der Technik auf die Paketfahrt, ferner die Erläuterung ihrer finanziellen Verhältnisse, ihres Personals, ihres Verkehrs, der Staatssubventionen, der Vereinbarungen mit anderen Gesellschaften, der Beziehungen zur Kriegsflotte und endlich eine Aufzählung der für ihre Entwicklung einflußreichen Persönlichkeiten; die kleine Schrift bietet somit alles Wissenswerte und sei der Beachtung unserer Leser anempfohlen.

**Asiatisches Jahrbuch 1912.** Im Auftrage der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft herausgegeben von Dr. Vosberg-Rekow-Berlin. — Verlag von J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung, G. m. b. H., Berlin W. 35. 20 Druckbogen. — Preis 7,50 *M*.

Professor v. Halles Jahr- und Lesebuch der Weltwirtschaft ist leider, wie wir seinerzeit befürchteten, nicht fortgesetzt worden — siehe zuletzt Rundschau 1909 Seite 1030. Etwas Ähnliches für einen engeren Kreis bietet das oben genannte Jahrbuch, das dem deutschen Kaufmann und sonstigen Interessenten dasjenige schaffen will, was Engländer, Franzosen und Amerikaner schon längst in vorzüglicher Bearbeitung besitzen. Die einleitenden Aufsätze des „Allgemeinen Teils" verdienten sämtlich aufgezählt zu werden, wir beschränken uns auf „Kiautschou" von Gouverneur a. D. v. Truppel, „Japans politische und wirtschaftliche Lage" von Kapitän z. S. a. D. v. Pustau und „Rußlands Stellung und Politik in Asien" von Generalmajor v. Zepelin. Der besondere Teil behandelt die Gesamtheit der Verwaltungs- und wirtschaftlichen Beziehungen sämtlicher in Betracht kommender Ländergebiete, also nicht nur China und Japan, sondern u. a. auch Afghanistan, Nepal, die Philippinen und Siam. Überall ist auch die Vertretung des Deutschen Reiches erläutert, die am Geschäft beteiligten deutschen Handels- und Industriefirmen sind mit den von ihnen hauptsächlich vertriebenen Artikeln aufgezählt. Wenn der mit dem Jahrbuch gemachte Versuch Anklang findet, hoffen die Bearbeiter allmählich ein Hilfsbuch schaffen zu können, das sich an Vollständigkeit und Autorität den bereits vorhandenen ähnlichen Werken unserer Wettbewerber auf dem Weltmarkt ebenbürtig zur Seite stellen kann. Wir wünschen dem Unternehmen, das auch für die draußen verkehrenden Kriegschiffe von wesentlicher Bedeutung sein wird, den besten Erfolg.

**Das Versicherungswesen** von Dr. jur. Paul Moldenhauer, Professor der Versicherungswissenschaft an der Handelshochschule zu Köln. II.: Die einzelnen Versicherungszweige — (Sammlung Göschen Nr. 636). — Preis in Leinwand gebunden 80 Pfg.

In dem durch den Rahmen der Sammlung Göschen bedingten Umfang werden in der oben genannten Schrift die Transport-, die Feuer-, Haftpflicht- und Hagelversicherung, ferner die Glas-, die Einbruchs-, die Kredit- und die Streikversicherung und endlich die Lebens-, die Unfall- und die Rückversicherung in ihren Voraussetzungen und geschäftlichen Einzelheiten geschildert. Es ist bekannt, daß der Text der Versicherungsbedingungen fast überall mehr oder weniger geeignet ist, einen Vorhang vor manche Hintertüren der Pflichten des Versicherers zu ziehen; die Ausführungen des Buches bieten daher ein unmittelbar praktisches Interesse, so daß die hier gebotene Gelegenheit, sich zu informieren, gewiß vielfach willkommen sein wird.

**Sienesische Handelsgesellschaften des XIII. Jahrhunderts** mit besonderer Berücksichtigung ihres internationalen Handels. Von Dr. Elisabeth v. Roon-Bassermann. — Mannheim 1912, bei J. Bensheimer. — Preis 3 *M*.

Die vorgenannte Schrift bietet eine rechts- und wirtschaftsgeschichtliche Abhandlung betreffs weit hinter uns liegender Fragen und Interessen, insofern könnte

Digitized by Google

die Berechtigung ihrer Erwähnung an dieser Stelle zweifelhaft erscheinen. Gerade solche Darstellungen sind aber ungemein geeignet, uns einen Maßstab und gewissermaßen den außerhalb belegenen archimedischen Punkt für die Beurteilung unserer gegenwärtigen, so ganz anderen Lebensverhältnisse zu bieten, so daß aus diesem Grunde die Beschäftigung mit ihnen keinesfalls ohne Interesse ist. Wer an einem Thema wie dem obigen Anteil nimmt, wird in der oben genannten Schrift außerordentlich viel Lehrreiches finden. Wir erinnern in diesem Zusammenhang noch einmal an die in Jahrgang 1906, S. 1175, besprochene „Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebietes" von A. Schaube, die wir aus gleichen Erwägungen in den Kreis unserer Besprechungen einbezogen.

**Der Kaiser und die Monarchisten.** Von Graf E. Reventlow. — Berlin 1913. Verlag von Reimar Hobbing.

Im Märzheft 1911, S. 283, besprachen wir ein Buch des Grafen Reventlow: „Welt, Volk und Ich", in welchem der Verfasser in höchst eigenartiger Weise versuchte, für sich selbst einen Standpunkt zu seinem Volk und zu seiner äußeren Umgebung zu finden. Das oben genannte Werk kann gewissermaßen als eine Fortsetzung dieses Buches bezeichnet werden, indem der Verfasser hier zu seinem Kaiser ein Verhältnis sucht und dabei gleichzeitig die Voraussetzungen des Kaisertums und dessen Beziehungen zu der gegenwärtigen Entwicklung der Dinge einer Nachprüfung unterzieht. Er widmet seinem Gegenstande neun Abschnitte, und das ist in gewisser Weise ein Nachteil des vortrefflichen Buches, das im übrigen viel Lehrreiches und innerlich Befriedigendes enthält. Ganz besonders gilt dies von dem vierten Teile: „Armee, Politik und Monarchie", indem der Verfasser für das persönliche Element im Verhältnis des Offiziers zu seinem Kriegsherrn und die ernsten Folgen der Bedeutung dieses Verhältnisses sehr treffende Worte findet. Schön ist auch, was Graf Reventlow von der Notwendigkeit des unerschütterlichen Glaubens des Monarchen an seine Mission zu sagen weiß, der sich nicht durch das Zauberwort von der „modernen Entwicklung" blenden und unterjochen lassen darf. Indem er hier neben der Kraft des Monarchen auch Kraft auf seiten des monarchischen Teiles des Volkes fordert, kommt er zu dem Ergebnis: „Kaiser und Volk, König und Staat sind in Deutschland nicht zu trennen, sie können nur eines im andern zertrümmert oder eins mit dem andern zersetzt werden." Wir irren vielleicht nicht in der Annahme, daß Graf Reventlow sein Buch in erster Linie schrieb, um sich selber über seinen Gegenstand nach allen Richtungen klar zu werden, oder, wie er selbst in der Vorrede sich ausdrückt, um damit eine Gewissenspflicht zu erfüllen. Gerade hierdurch ist der hohe Ernst gewährleistet, mit dem er an die Bearbeitung herangetreten ist, und wir würden dringend wünschen, daß dieses vornehme Wollen nicht unbelohnt bliebe.

**Die idealistische Lebensarbeit von Lord Haldane,** früherem Kriegsminister, jetzigem Großkanzler von England. Autorisierte Übersetzung von Dr. Wilhelm Henkel. — Verlag von Gerhard Kühtmann, Dresden 1912. — Preis 2,50 *M*.

Die vorbezeichnete Schrift enthält vier Ansprachen, die Lord Haldane bei akademischen Gelegenheiten an die Studenten von Edinburgh, Oxford und anderwärts gerichtet hat. Eine dieser Ansprachen „Großbritannien und Deutschland, Untersuchung über den Nationalcharakter", ist bereits früher als Buch erschienen und von uns im Jahrgang 1912, S. 406, besprochen worden. Bei nochmaliger Durchsicht dieser Rede stießen wir auf ein Wort, das wir als besonders charakteristisch für die Art und Auffassung der Haldaneschen Reden hierher setzen möchten. Er nennt, indem er Luther und Heine nebeneinander stellt, das gewaltige Trutzlied: „Eine feste Burg

Digitized by Google

ist unser Gott" eine „Marseillaise der Reformation" und hat damit vielleicht nichts Unzutreffendes gesagt. Aus dem ganzen Buche, dessen Einzelheiten wir hier nicht wiedergeben können, geht das Eine hervor, daß Lord Haldane ein tiefgründiger Gelehrter und Philosoph ist, der in weitestem Umfang sein Wissen aus den Quellen deutscher Geistesschätze geschöpft hat. Wenn Lord Haldane sich an anderer Stelle in Würdigung des Sports als echter Engländer zeigt, so dürfen wir vielleicht annehmen, daß er auch in seinem Wissen keine vereinzelte Erscheinung ist, und damit würden unsere Vettern jenseits des Kanals für uns gewissermaßen in einem ganz neuen Lichte erscheinen. Verwunderlich ist es nur für die deutsche Auffassung, wie ein Mann, der so umfassende philosophische Studien trieb, daneben die Zeit finden konnte, seines Amtes als Kriegsminister und nunmehr als Großkanzler zu walten.

**Deutsch-Österreich.** Wochenschrift für Politik, Kunst und Kultur. Herausgeber Dr. Paul Samassa, Wien IX, Nußdorferstraße 26. — Jahresbezugspreis 18 *M*, halbjährig 9 *M*, vierteljährig 4,50 *M*.

Das Deutschtum steht in Österreich auf einem schwierigen Außenposten. Als ein Werkzeug zu seiner Stärkung ist die oben benannte neue Wochenschrift zu erachten. Aus dem reichen Inhalt des uns vorliegenden Heftes nennen wir einen Aufsatz von Ottomar Spaun: „Krieg und Kriegsversicherung". Unter letzterem Begriff will der Verfasser eine staatliche Versicherung gegen die wirtschaftlichen Schäden verstanden wissen, die die Zurückbleibenden sowohl wie die in ihrer Gesundheit dauernd beeinträchtigten Kämpfer betreffen. Indem er nachweist, daß die volkswirtschaftliche Einbuße infolge des Krieges im ganzen viel weniger schwer ist, als man allgemein annimmt, führt er weiterhin aus, daß eine zu befürchtende Erschöpfung auf diesem Gebiet kein Grund gegen eine solche Versicherung sein kann, die notwendig ist, wenn das Volk getrosten Mutes zu den Waffen greifen soll. Wir griffen den Aufsatz heraus, um zu zeigen, in welcher Weise die Zeitschrift ihre Aufgabe auffaßt; sie wird nach Inhalt und Anordnung etwa unserm „Grenzboten" zu vergleichen sein.

Reichs-Marine-Amt: **Südsee-Handbuch.** III. Teil: Kaiser Wilhelms-Land. Mit 34 Küstenansichten und einer Übersichtskarte. — Berlin 1913. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn. — Preis geheftet 1,50 *M*. $8^0$, X und 115 Seiten.

Dem im vorigen Heft besprochenen II. ist bereits der III. Teil des Südsee-Handbuches gefolgt, das auf den Beobachtungen des ersten Landeshauptmanns weiland Vizeadmiral z. D. Freiherrn v. Schleinitz beruht und durch die neueren Vermessungen vervollständigt ist.

**Gouverneursjahre in Kamerun.** Von Jesko v. Puttkamer, Gouverneur a. D. — Verlag von Georg Stilke, Berlin 1912. — Preis 6,50 *M*, gebunden 7,50 *M*.

Kamerun blickt als deutsches Schutzgebiet auf eine nunmehr 28jährige Geschichte zurück. Von denen, die an der Arbeit der Anfangsjahre beteiligt waren, weilen allzu viele nicht mehr unter den Lebenden. Viele Namen von gutem Klang sind darunter, die sich in der geschichtlichen Entwicklung unserer Kolonien einen dauernden Ehrenplatz errungen haben. Mag das, was in den einst mit froher Hoffnung begrüßten Gebieten geleistet und erreicht wurde, noch nicht überall den gehegten Erwartungen entsprechen, eines steht fest, daß die Männer draußen mit ungeheuren Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, und niemand ist berechtigt, ihnen die Anerkennung zu versagen, daß sie nach ihren besten Kräften das Beste gewollt haben. Wie ein Roman lesen sich die Erinnerungen des Gouverneurs v. Puttkamer, dem von 1895 bis 1906 die Verwaltung des Landes anvertraut war und dessen Haupt-

Digitized by Google

aufgabe darin bestand, die deutsche Herrschaft tatsächlich in den geographischen Grenzen zu festigen und den eingeborenen Stämmen die Bedeutung unserer Oberhoheit klar zu machen. Viel selbstloses Heldentum deutscher Männer und deutscher Frauen kennzeichnet diesen mühevollen Weg, und zahlreiche Opfer mußten gebracht werden, um die Grundlagen für den Weiterbau der wirtschaftlichen Erschließung zu schaffen. Nicht mit Unrecht zählt Puttkamer zu diesen Grundlagen auch den Bau des Gouvernements auf den luftigen Höhen von Buea, wo die deutschen Beamten in gesunder Umgebung ihres Amtes walten und Frau und Kinder um sich haben können. Der Verfasser sagt am Schluß seiner Vorrede, wenn auch in anderer Beziehung: „Das Urteil über eine derartige Geschichtsschreibung darf ich wohl dem Publikum überlassen", und richtig ist es sicher, daß man ein Urteil über das gesamte Tun und Lassen unserer kolonialen Pioniere nur an der Hand solcher Erinnerungen gewinnen kann, die uns mitten hineinführen in all das Ringen und all die Entbehrungen, unter denen sie ihres schweren Amtes zu walten hatten. Aus diesem Gesichtspunkt ist Puttkamers Buch des allgemeinsten Interesses sicher, und es wird viel dazu beitragen, die Entwicklungsgeschichte des Schutzgebietes Kamerun im richtigen Lichte erscheinen zu lassen.

**Eine vernachlässigte Kolonie.** Kameruner Verkehrs- und Wirtschaftsfragen. Von Emil Zimmermann. — Berlin 1912 bei E. S. Mittler & Sohn. — Preis 1 *M*.

Kamerun gilt mit Recht als unsere reichste Kolonie, gleichwohl ist in den 28 Jahren seit den ersten Kämpfen am Kamerun-Fluß verhältnismäßig wenig geschehen, diesen Reichtum zu erschließen. Die Frage ist jetzt dringlich geworden, seit das Kamerungebiet durch das Kongoabkommen eine so wesentliche Erweiterung erfahren hat. Für diese Erschließung ist vor allem eine planmäßige Förderung des Verkehrswesens in Hafenanlagen, Eisenbahnen, Automobilstraßen und Verbesserungen der Wasserwege notwendig. Der Verfasser, der seinem Gegenstand durchaus sachlich gegenübersteht und sich von Schönfärberei wie Gehässigkeit in gleicher Weise fern hält, mahnt zu energischem Zugreifen unter scharfer Anspannung der Kräfte, um die Leistungsfähigkeit des Landes zu der Höhe zu steigern, die bei sachgemäßem Vorgehen zu erreichen ist. Die kleine Studie erscheint recht lesenswert.

Emil Zimmermann: **Neu-Kamerun.** Reiseerlebnisse und wirtschaftspolitische Untersuchungen. Mit einer Kartenskizze. — Berlin 1913, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3 *M*.

Unter der politischen Erregung, die unserem Kongo-Abkommen voranging, mußte dessen sachliche Beurteilung naturgemäß leiden. Dem Verfasser gebührt das Verdienst, daß er als Erster persönlich feststellte, was an den mannigfachen bösen Gerüchten über das neu erworbene Land Wahres sei und ob wir tatsächlich nur wertlose Sumpfstrecken unserem Kamerungebiet hinzugefügt hätten. Sein Urteil, das sich sichtlich bemüht, die goldene Mittelstraße einzuhalten, geht dahin, daß wir zwar in Neu-Kamerun nichts Großes, Abgerundetes erworben haben, daß aber dadurch der künftigen Entwicklung die Wege gewiesen sind, die wir nicht zögern dürfen, ohne Zaudern und Schwanken zu betreten. Die Franzosen haben für die Erschließung des Landes nicht allzuviel getan; wichtig ist es, den richtigen Standpunkt zu der belgischen Konkurrenz zu finden. Belgien hat aber eine so große Menge von Aufgaben zu lösen, daß es ihm nur lieb sein kann, wenn deutscher Unternehmungsgeist helfend eingreift; denn die Voraussetzungen für eine günstige Entwicklung sind vorhanden, und eine segensreiche Wirkung kann nicht ausbleiben, wenn eine planmäßige zielbewußte Arbeit rechtzeitig einsetzt. Wenn man das Buch Zimmermanns mit Aufmerksamkeit liest, gelangt man jedenfalls zu dem Ergebnis, daß die Kritik unserer

Digitized by Google

Witzblätter an dem bei der Marokkoaffäre erreichten Erfolg unberechtigt war, und man wird dem Verfasser Dank wissen, daß er die mancherlei Beschwerden und Fährnisse seiner Forschungsreise auf sich nahm, um das deutsche Urteil über die neuen Gebiete in die richtigen Wege zu leiten.

**Kolonialbeamtengesetz vom 8. Juni 1910.** Von Dr. Kurt Romberg, Landrichter a. D. in Tsingtau. Nachtrag zur 2. Auflage. — Mannheim und Leipzig 1913 bei J. Bensheimer.

Dem vorbenannten Werke widmeten wir bei seinem ersten Erscheinen im Maiheft 1911, Seite 693, einige empfehlende Worte. Der Nachtrag enthält außer einer Ergänzung der „Literatur" das Gesetz über die Tagegelder der Kolonialbeamten sowie die dazu gehörigen Ausführungsbestimmungen und einiges weitere hierher gehörige Material, das der Verfasser jetzt schon bringt, weil ihm der Zeitpunkt für eine vollkommene Neueinteilung seines Werkes noch nicht gekommen erscheint. Wir dürfen demnach annehmen, daß sich das Buch eingeführt hat und einem vorliegenden Bedürfnis entspricht.

**Kolonial-Berufe.** Von M. Erzberger, Mitglied des Reichstages. — Berlin 1912. Verlag der Germania. Preis 1 *M*.

Mit Sorgfalt hat der Verfasser alles zusammengetragen, was über die Erwerbsaussichten in den deutschen Schutzgebieten zu sagen und zu wissen nötig ist. Ausgehend von dem Satze: „Gedenke, daß du ein Deutscher bist", erteilt er seinen Rat für die allgemeine Lebensführung und gibt Auskunft über die Verhältnisse und Aussichten in den verschiedenen Berufen amtlicher und privater Tätigkeit. Auch für das Amt und die Bedeutung der deutschen Hausfrau im Schutzgebiet findet der Verfasser sehr treffende Worte, ebenso wie die Arbeitsmöglichkeiten für deutsche Arbeiter eingehend erörtert werden. Der Verfasser schrieb sein Buch, um sich die Beantwortung zahlreicher Anfragen einzelner Interessenten zu ersparen, es ist anzunehmen, daß seine Arbeit in weiten Kreisen willkommen sein wird, wenn sie sich auch, wie von sachkundiger Seite hervorgehoben wurde, nicht ganz frei von tatsächlichen Irrtümern hält.

**Die wirtschaftlichen Verhältnisse im Sultanat Zanzibar vor und nach der Errichtung der englischen Herrschaft.** Von Zolldirektor a. D. Dr. rer. pol. H. Schwarze. — Verlag Dr. Arthur Tetzlaff, Berlin S 42. — Preis 2 *M*.

Seit die politischen Verhältnisse Ostafrikas in der heute gültigen Weise geregelt wurden, ist unser Interesse an den Zuständen im Sultanat Zanzibar einigermaßen in den Hintergrund getreten. Gleichwohl darf angenommen werden, daß die oben genannte Studie nicht unbeachtet bleiben wird. Sie weist nach, daß die Errichtung der englischen Herrschaft, insbesondere die Beseitigung einer nirgends drückend empfundenen Sklaverei, in vielen Beziehungen einen Stillstand und jedenfalls nirgends einen Fortschritt in der Entwicklung mit sich brachte. Anderseits drängte Zanzibars wirtschaftliche Ueberlegenheit unser eigenes Schutzgebiet in einen scharfen wirtschaftlichen Kampf, der aber die Kräfte anspornte und jedenfalls mit dem Verlust der einstigen überwiegenden Stellung Zanzibars im Wirtschaftsleben Ostafrikas enden wird. Aus diesem Gesichtspunkte setzen wir voraus, daß die knappe einleuchtende Studie den beteiligten Kreisen willkommen sein wird.

**Erlebtes und Erschautes.** Eine Memoirensammlung. — R. Voigtländers Verlag in Leipzig. — Band 6. „Vor sechshundert Jahren im Reiche der Mitte". Marco Polos Berichte über seine Reise nach China und seinen Aufenthalt am

Digitized by Google

Hofe des Großkhans der Mongolen. Bearbeitet von Carl Meyer-Fromm-hold. Mit 10 Abbildungen. Klein-Quart. 203 Seiten. Jeder Band in Pappband gebunden 1,80 *M*.

Im Jahrgang 1909, S. 252, besprachen wir eine größere Ausgabe des Marco Polo — herausgegeben von Dr. Hans Lemke — und es ist uns nicht uninteressant, aus der nunmehr vorliegenden Bearbeitung schließen zu dürfen, daß nach derartigen Veröffentlichungen ein Bedürfnis vorliegt. In der Tat wird ja der Name des unternehmenden Venezianers noch heut so viel genannt, daß der Wunsch, seine Schicksale näher kennen zu lernen, begreiflich erscheint. China gebärdete sich in der jüngsten Vergangenheit, als solle dort alles von Grund aus neu werden, um so interessanter ist es, aus den dieser Bearbeitung beigegebenen, 1905 bis 1907 aufgenommenen Photographien ersehen zu können, wie fest die Bewohner des Reiches der Mitte an ihrer Vergangenheit haften, und wie vieles noch heute denselben Anblick gewährt, den uns Marco Polo vor 600 Jahren schilderte. So sind seine Reisen noch heute sehr geeignet zum Vergleich mit Schilderungen, die uns neuere Forscher bieten. Bei dem geringen Preise ist die neue Ausgabe zu weiterer Verbreitung geeignet; das Buch dürfte demzufolge auch für Mannschafts- und Arbeiterbüchereien einen geeigneten Zuwachs bilden. Die in dem Buch gegebene Auswahl schließt sich im wesentlichen der bekannten, im Buchhandel längst vergriffenen Ausgabe von A. Bürck aus dem Jahre 1845 an.

**Transhimalaja.** Entdeckungen und Abenteuer in Tibet. Von Sven Hedin. Dritter (Schluß-) Band. Mit 169 Abbildungen nach photographischen Aufnahmen, Aquarellen und Zeichnungen des Verfassers und mit 4 Karten. — Verlag F. A. Brockhaus in Leipzig. — Preis gebunden 10 *M*.

Im Februarheft 1910, S. 288 hatten wir Gelegenheit, die ersten beiden Bände des vortrefflich geschriebenen Reisewerkes von Sven Hedin über seine Erlebnisse auf der Forschungsreise durch Tibet zu besprechen. Der nunmehr erschienene dritte Band bringt wie die beiden ersten höchst spannende Erzählungen von den Überschreitungen der unwirtlichen Pässe des Transhimalaja sowie von den Schwierigkeiten, die dem Forscher seitens der tibetischen Häuptlinge und geistlichen Würdenträger in den Weg gelegt und nur durch die Kaltblütigkeit und Beharrlichkeit des Reisenden überwunden wurden. Recht interessant lesen sich die gefährlichen Flußübergänge der Karawane auf primitiven Brücken oder das Überqueren schwindelnder Abgründe mittels Drahtseile. Die Ausstattung des Buches mit bunten und einfarbigen Bildern ist wie bei den ersten beiden Bänden sehr gut. Frk.

**Bunte Streifen durch Indien.** Reiseskizzen von Otto de Fries. 23 Bogen. — Dresden 1912, bei Carl Reißner. — Preis geheftet 4 *M*, gebunden 5 *M*.

In liebenswürdigem Geplauder, mit gutem Humor und feinsinniger Beobachtung schildert der Verfasser eine anscheinend ohne besonderen Zweck unternommene Reise nach Indien, Burma und Siam. Auch der Himalaja und Tibet wurden besucht. Eingeflochten sind in die Schilderung Berichte von dem Seapoy-Aufstand 1857 und von den Kämpfen des letzten Königs von Burma am Irawaddy.

Helene Voigt-Diederichs: **Wandertage in England.** Mit einem Mezzotinto-Blatt nach der Radierung „Chelsea-Fisher" von Whistler. — Verlag von Albert Langen, München. — Preis geheftet 2 *M*, gebunden 3 *M*.

Fußwanderer sind selten in England, deshalb führt uns auch die Verfasserin in scheinbar weltferne Bereiche und schildert uns Dinge, die uns seltsam, fremdartig

Digitized by Google

anmuten. Ihr ungemein liebenswürdiges Erzählertalent weiß auch über unerfreuliche Dinge einen reizvollen Glanz zu breiten, und wundervoll versteht sie es, die Schönheiten, beispielsweise an den prachtvollen uralten Kirchenbauten, ins rechte Licht zu setzen. Man kommt zu dem Ergebnis, daß es für die Engländer wie für uns gleicherweise gut wäre, wenn wir auf unseren Reisen nicht nur von Gasthaus zu Gasthaus eilten, sondern mit dem Wanderstab in der Hand Land und Leute kennen lernten. Dem kleinen Buche wünschen wir einen recht ausgebreiteten Leserkreis.

**Feldbriefe 1870/71.** Von Heinrich Rindfleisch. Zur Hundertjahrfeier der Freiheitskriege dem deutschen Volke aufs neue dargebracht. Siebente Auflage. — Göttingen 1912. Vandenhoeck & Ruprecht. Preis 1,80 *M*.

Der Obergerichtsrat Rindfleisch, der leider schon 1883 als Unterstaatssekretär im Justizministerium verstorben ist, zog 1870 als Leutnant der Landwehr mit ins Feld. Er lag vor Metz, bis die stolze Feste fiel, und war dann berufen, an der Loire in blutigen Gefechten den Ansturm der Mobilgarden, die das belagerte Paris entsetzen wollten, aufhalten zu helfen. Die von ihm geführte Kompagnie war auf ihrem gefahrvollen Wege am weitesten westlich in Frankreich vorgedrungen. Die nur für die Gattin bestimmten Briefe sind nach Rindfleischs Tode veröffentlicht worden und erscheinen jetzt -- wahrlich ein seltener Ruhmestitel für ein Buch dieser Art — in siebenter Auflage. Freilich ist es schwer möglich, ein ansprechenderes Bild von den schweren und doch so stolzen Tagen unseres Siegeszuges nach Frankreich zu entrollen, als es diese aus warmem Herzen geschriebenen Briefe tun, deren Schreiber als Angehöriger „der unteren Instanz" niemals über die Entschlüsse der oberen Leitung ein Urteil fällt, sondern immer nur darauf bedacht ist, in treuer Pflichterfüllung seinen Leuten als Vorbild zu dienen, und den Ehrenschild unseres Heeres blank zu erhalten, als die Entbehrungen und Schrecknisse des Krieges ihre verwildernde Wirkung zu üben begannen. Es könnte sein, daß die Briefe Rindfleischs für den Mann in der Front hier und da „zu hoch" sind, dringend aber empfehlen wir die Anschaffung des Buches für die Fähnrichsbüchereien, und auch in den Arbeiterbibliotheken dürfte es, nach unserer Beurteilung der Sachlage, nicht unbeachtet bleiben.

**Die Befreiungskriege 1813 bis 1815.** Zur hundertjährigen Gedächtnisfeier dem deutschen Volke geschildert von C. v. Zepelin, Generalmajor a. D.† Mit 129 Bildern im Text von R. Eichstädt, A. Kampf, R. Knötel, A. v. Kossak, A. v. Menzel, H. v. Papendrecht, W. Schuch, W. Wereschtagin u. a. 8 Kunsttafeln und einer farbigen Karte. — Berlin bei C. A. Weller. — Preis 3,25 *M*.

Die den Befreiungskriegen gewidmete volkstümliche Literatur ist allmählich etwas umfangreich geworden, und es ist deshalb eigentlich zu bedauern, daß das schöne Buch des Generals v. Zepelin erst jetzt erscheint. Den Verfasser beseelte vor allem der Wunsch, durch die Schilderung der großen Ereignisse vor hundert Jahren dem heutigen Geschlecht, das in allzuvielen Beziehungen auf seinen Lorbeeren ruhen zu dürfen glaubt, ein nützliches Vorbild zu bieten und es zu mahnen, die ernsten Lehren jener Jahre nicht zu vergessen und nicht im Materialismus unterzugehen. Vielleicht war es das Gefühl, wie notwendig ein solcher Hinweis für uns gerade jetzt wieder ist, daß der Erinnerung an die Befreiungskriege eine so außerordentlich weitgehende Bearbeitung gewidmet wurde; innerhalb dieser reichen Fülle wertvoller und wohlfeiler und mehr oder weniger gelungener Bücher nimmt das Zepelinsche Werk einen überaus ehrenvollen Platz ein, und wir wünschen, daß es ebenso wie sein Buch über Friedrich den Großen — siehe Jahrgang 1912, Seite 267 — eine recht weite Verbreitung findet. In dem beigegebenen Bilderschmuck werden neben

Digitized by Google

zahlreichen Porträts durchweg Nachbildungen von Werken berufenster Künstler geboten; es ist schade, daß diese Bilder nicht alle in erwünschter Schärfe ihr Original erreichen.

**Die Freiheitskriege 1813 in der Kunst.** Begleitwort von Professor Dr. Hans W. Singer. Mappe 7 der „Farbigen Volkskunstblätter" aus dem Verlage für Volkskunst, Richard Keutel, Stuttgart.

Die vorgenannte Mappe gehört einer reichen Sammlung ähnlicher Veröffentlichungen an, die die Annahme berechtigt erscheinen läßt, daß für derartige Sachen ein ausgiebiger Markt in den Kreisen unseres Bürgertums vorhanden ist. Die Mappe bietet in 10 Blättern eine sehr schöne Zusammenstellung bekannter Bildwerke, die den großen Ereignissen wie den einzelnen Zügen aufopfernder Vaterlandsliebe vor 100 Jahren gewidmet sind. Wir nennen „Die Einsegnung der Freiwilligen 1813" von A. Kampf, ferner „Mit Mann und Roß und Wagen" von demselben, und „Die Lützower an der Leiche Körners" von D. v. Richter. In dem begleitenden Texte nimmt Professor Singer Gelegenheit, auf den Unterschied zwischen den Anschauungen der modernen und der älteren Historienmalerei hinzuweisen und damit den Besitzern der Mappe einen Anschauungsunterricht zu erteilen, der für die Klärung ihres künstlerischen Urteils nur von großem Nutzen sein kann. Die Mappe im ganzen kostet 10 *M*, doch werden die Blätter auch einzeln für 1 *M* abgegeben. Für diesen Preis wird etwas sehr Schönes geboten, wenn auch der anscheinend zur Anwendung gebrachte Dreifarbendruck namentlich in den Hintergründen keine volle Durchleuchtung zuläßt. Die vorstehend beschriebene Mappe ist zu Prämienzwecken für die Mannschaften besonders gut geeignet. Es ist uns zweifelhaft, ob das uns überwiesene Heft vielleicht eine wohlfeilere Volksausgabe der genannten Mappe darstellt. Unsere Beurteilung der Veröffentlichung würde die gleiche bleiben.

**Deutsche Gedichte und Gedanken.** Für die Angehörigen der Kaiserlichen Marine. Herausgegeben von Dr. Heinrich Fränkel, Berlin-Schmargendorf. — Berlin, Verlagsanstalt Teutonia. — Preis 0,75 *M*; bei Bestellung von 50 Stück 0,44 *M*.

Das knappe Heft enthält eine prächtige Sammlung vaterländischer Lieder patriotischen, ernsten und heitern Inhalts, die sämtlich in hohem Maße geeignet sind, den Mann aus dem Volk, der uns für kurze Jahre anvertraut ist, mit der stolzen Vergangenheit, mit den Schätzen deutschen Gemüts und mit dem, was hoher Sinn und freundlicher Humor zu bieten wissen, in Verbindung zu bringen. Es darf nicht verschwiegen werden, welche Kräfte am Werk sind, unserm Volke diesen Zusammenhang mit dem Baum, dem es entwachsen, zu rauben, und es ist eine hohe, ernste Pflicht, jedes Bestreben zu unterstützen, das mithelfen will, an der schönen Aufgabe, diesen Zusammenhang neu zu beleben und zu kräftigen. Die Kantinenfonds dürften geeignet sein, den Leuten bei passender Gelegenheit eine Anzahl dieser Hefte zuzuwenden. Sie mögen sie mitnehmen ins Erwerbsleben, in die Arbeitssäle der Fabrik oder wohin sie sonst zurückkehren. Wenn sie anfangen, darüber nachzudenken, wird dies — nach pädagogischer Erfahrung — häufig den Anfang und den Anlaß für das „Umdenken" bieten. Wir empfehlen den Kommandostellen, sich einige Exemplare der Hefte kommen zu lassen, und zu erwägen, ob und in welcher Weise diese den Mannschaften zugänglich zu machen sein sind.

**Lodernde Lohe.** Ostafrikanischer Roman. Von Fritz Westphal. — Verlagsgesellschaft „Kolonie und Heimat". Berlin W 66.

Die durch das sechsbändige Werk „Eine Reise durch die deutschen Kolonien" bekannte Verlagsgesellschaft bringt jetzt neben dem schon vorhandenen Südwestafrika-

Digitized by Google

nischen und Kameruner auch einen Ostafrikanischen Roman. Die Kämpfe unserer Schutztruppe gegen die Wadschagga und Masai, sowie ihre Kulturarbeit nach Unterwerfung der Stämme werden in der leichten Form eines Romans trefflich geschildert.

Frk.

**Von Pol zu Pol** (Letzte Folge). Durch Amerika zum Südpol. Von Sven Hedin. — Verlag F. A. Brockhaus in Leipzig. — Preis 3 *M*.

Der dritte und letzte Band des Volks- und Jugendbuches „Von Pol zu Pol" bleibt hinter den beiden in Heft 1, S. 130 und Heft 7, S. 1023 des Jahrganges 1912 der „Marine-Rundschau" besprochenen Bänden in keiner Weise zurück. Sven Hedin führt seine jugendlichen Leser durch Nord- und Südamerika bis zum Südpol und schließlich auf eine Mond- und Sternenreise. Wir beziehen uns auf die eingehende Besprechung des Werkes in Heft 7, 1912, und wünschen den drei Bänden weite Verbreitung. Frk.

**„Prinz Theerjacke".** Von Fred. Jane. Aus dem Englischen übersetzt von Felix Baumann. — Verlag von Boll & Pickardt, Berlin NW7. — Preis gebunden 2,80 *M*.

Der bekannte englische Marineschriftsteller bringt hier einen Marine- und Jugendroman, in welchem ein englischer Königssohn unerkannt als Matrose in die Kriegsmarine eintritt, um seiner Braut zu beweisen, daß er ein „ganzer Mann" sei. Das Leben und Treiben auf englischen Kriegschiffen wird gut geschildert, einzelne Bilder englischer Schiffstypen vervollständigen die Erzählungen. Für Jugendbüchereien ein passendes Buch. Frk.

**Vom Schiffsjungen bis zum Kapitän.** Ernste und heitere Erlebnisse eines Seemanns. Von Kapitän Paul Brunst. — Verlag von C. Boysen in Hamburg. — Preis 2 *M*.

Der Verfasser erzählt aus seiner Matrosen- und Steuermannszeit einige interessante Begebenheiten, läßt Schilderungen aus seiner Kapitänszeit folgen und schließt mit ein paar Reisebriefen an einen Freund. Es sind Episoden aus dem Seemannsleben, die den Stempel der Wahrheit tragen und deren Lektüre jeden Marineangehörigen befriedigen wird. Für Schiffsbüchereien ist das Buch sehr zu empfehlen. Frk.

**Der deutsche Aufsatz.** Anleitung zur Anfertigung von Aufsätzen für Militäranwärter. Im Auftrage des Kaiser-Wilhelm-Danks, Vereins der Soldatenfreunde, herausgegeben von Direktor Robert Gersbach und Lehrer Oskar Woitaske. 13. Auflage. 520 Seiten stark. — Verlag Kameradschaft, G. m. b. H., Berlin W35. — Preis 2,75 *M*.

Die von uns zuletzt im Jahrgang 1911, S. 824 erwähnte Anleitung hat inzwischen vier weitere Auflagen erfahren. Es ist dies wohl der beste Beweis für die Zweckmäßigkeit und praktische Brauchbarkeit dieser Schrift, auf die wir die Aufmerksamkeit unserer älteren Unteroffiziere von neuem hinlenken möchten. Der Verlag verdient den wärmsten Dank für die mannigfache Förderung der Interessen unserer Militäranwärter, die in den von ihm herausgegebenen Leitfäden die weitgehendste Möglichkeit finden, sich fortzubilden.

Digitized by Google

**La marine.** Catalogue de livres etc. anciens et modernes. I. Partie: Archivalia, Bibliographie, Encyclopedies, Histoire maritime. II. Partie: Navigation, Atlas maritimes, Architecture navale, Tactique, Organisation, Justice, Droit, Traités maritimes. En vente chez Martinus Nijhoff. La Haye Voorhout 9.

Die vorgenannten beiden Kataloge wurden uns eingesandt, und wir nehmen Gelegenheit, darauf für wissenschaftliche Arbeiten usw. hinzuweisen. Besonderes Interesse bietet darin die erstaunliche Fülle der Schriften aus der holländischen Literatur, die bei uns wenig bekannt sein dürfte. Auch das deutsche, englische und französische Schriftenmaterial ist in ausreichendem Maße vertreten. Den Verwaltern der wissenschaftlichen Marinebüchereien wird der Katalog zur Vervollständigung ihrer Bücherbestände willkommen sein.

**Aufführungen zum 25jährigen Regierungsjubiläum Seiner Majestät Kaiser Wilhelms II.** — Mühlhausen i. Thür., Verlag von G. Danner. — Preis 1,50 *M*.

Das kleine Buch bringt eine Reihe von Festspielen, allegorischen Darstellungen, Deklamationen, Reden usw., die für Vereins- und Schulfeiern am Tage des Kaiserjubiläums verwendbar sein würden. Im Hinblick auf den schönen Zweck und darauf, daß vielleicht auch die Marineteile von dem gebotenen Material Gebrauch machen könnten, hielten wir uns verpflichtet, auf das vom Verlage uns überreichte Werkchen an dieser Stelle hinzuweisen.

## Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Aurora: Jock Scott, midshipman: his log. London 1912. E. Arnold. 5 sh.

Blondel, G.: Les embarras de l'Allemagne. 6. Édition. Paris 1913. Plon-Nourrit. 2,80 *M*

* Breusing's Nautische Tafeln. 10. Auflage. Leipzig 1913. M. Heinsius Nachf. 9,00 *M*.

Darmstaedter, P.: Geschichte der Aufteilung und Kolonisation seit dem Zeitalter der Entdeckungen. 1. Band: 1415 bis 1870. Berlin und Leipzig 1913. G. J. Göschen. 7,50 *M*.

* Dietz, H.: Taschenbuch des Militärrechts für Kriegszeiten. Rastatt 1913. H. Greiser. 6,50 *M*.

Dingle, E. J.: China's revolution 1911—1912. A historical and political record of the civil war. London 1912. T. F. Unwin. 15 sh.

* Fuller, Sir B.: The Empire of India. London 1913. Sir J. Pitman & Sons. 7 sh 6 d.

* Harris, F. R.: The life of Edward Mountagu, first Earl of Sandwich. 1625—1672. London 1912. J. Murray. 24 sh.

Hue de Grais, Graf: Staatsbürgerkunde. Berlin 1913. J. Springer. 1,80 *M*.

* Klibanski: Das Russische Militär-Strafrecht. Berlin 1913. J. Guttentag. 3,50 *M*.



Digitized by Google

* Lenz, Dr. P.: Die Konzentration im Seeschiffahrtsgewerbe. Jena 1913. G. Fischer. 4,00 M.
* Lindsay, F.: Panama and the canal to-day. London 1912. Sampson, Low & Cop. 12 sh 6 d.
Martin, H. M.: The design and construction of steam turbines. London 1913. Longmans, Green & Co. 25 sh.
* Oppenheim, L.: The Panama canal conflict between Great Britain and the United States of America. Cambridge 1913. University Press. 2 sh 6 d.
* Ostelbischer Schiffahrts-Kalender 1913. 5. Jahrgang. Berlin 1913. Gea-Verlag. 2,00 M.
* Rauer, Dr. W. W.: Der deutsche Kaiser. Eine rechtshistorische Studie. Berlin 1913. Puttkammer & Mühlbrecht. 1,50 M.
Rebber, W. u. Pohlhausen, A.: Berechnung und Konstruktion der Maschinenelemente. 7. Auflage. Mittweida 1913. R. Schulze. 16,00 M.
* Seaton, A. E.: A manual of marine engineering. 17. Edition. London 1913. Ch. Griffin & Co. 28 sh.
Seidel, A.: Deutschlands Kolonien. Koloniales Lesebuch für Schule und Haus. 3. Auflage. Berlin. C. Heymann. 4,00 M.
* Sjöberg, N.: Amiral Carl Tersmedens memoarer. Stockholm 1912. Wahlström & Widstrand. 6,50 M.
* Stebbins, N. L.: The new navy of the United States. New York 1912. Outling Publishing Comp. 6,50 M.
* Wagner, H.: Lehrbuch der Geographie. 9. Auflage. 1. Band: Allgemeine Erdkunde. Hannover und Leipzig 1913. Hahnsche Buchhandlung 14,00 M.
* Wörishöffer, S.: Das Naturforscherschiff. 8. Auflage. Bielefeld und Leipzig 1913. Velhagen & Klasing. 7,00 M
* Zenneck, Professor Dr. J.: Lehrbuch der drahtlosen Telegraphie. 2. Auflage. Stuttgart 1913. F. Enke. 15,00 M.

# Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

| | |
|---|---|
| **Marine- und militärische Fragen. Politik.** | |
| The strategic naval war game or chart maneuver. | P. N. I., Vol. 38, Nr. 4. |
| Mental and moral training for war. | Ebenda. |
| Naval discipline. | Ebenda. |
| Notes on the department's proposed personnel bill. | Ebenda. |
| Balkan naval aspirations. | N. M. R., 15. 1. 13. |
| A veteran's warning. | Ebenda. |
| Le ravitaillement des escadres. | M. d. F., 1913, Nr. 3. |
| La marine en 1912 et les constructions neuves. | Y., 18. 1., 1., 8. 2. 13. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Canada and her navy. | A. N. J., 11. 1. 13. |
| Les affaires maritimes en 1912. | V. M., Nr. 1, 10. 1. 13. |
| Naval policy and the new programme. | N. M. R., 22. 1. 13. |
| A traitor to his country. | Ebenda. |
| Ireland and national defence. | J. U. S. I., Januar 1913. |
| Das Heer der Vereinigten Staaten von Nordamerika zu Ende des Jahres 1912. | M. W., 1913, Nr. 12. |
| Manoeuvres d'ensemble et entrainement individuel. | M. d. F., 1913, Nr. 4. |
| L'avancement des officiers. | Ebenda. |
| La vocation maritime de la France. | L. M., Suppl., Januar 1913. |
| Der Zugang Serbiens zur Adria. | M. G., Dezember 1912. |
| Home defence fallacies. | N. M. R., 29. 1. 13. |
| Krieg oder Frieden? | D. A., Nr. 1, 2. 1. 13. |
| Ce que les marines dépensent. | M. d. F., 1913, Nr. 5. |
| Revue des marines étrangères. | M. F., Januar 1913. |
| Der Balkan-Krieg 1912. | D. F., 1913, Nr. 2. |
| Imperial defence. Scheme for developing colonial naval power. | N. M. R., 5. 2. 13. |
| Dreadnougths in 1914 and 1915. | Ebenda. |
| Die militärischen Streitkräfte Kanadas. | I. R. A. F., 1913, Beiheft 147. |
| Naval war staff. | Ebenda, Februar 1913. |
| Commissions de classement. | M. d. F., 1913, Nr. 6. |
| Naval defence. | A. N. G., 8. 2. 13. |
| Das im kanadischen Parlament vorgelegte Memorandum der englischen Admiralität, betreffend die Ausgestaltung der Flotte. | M. S., 1913, Nr. 2. |
| Die französischen Flottenmanöver im November 1912. | Ebenda. |
| Die Neuorganisation der britischen Admiralität. | Ebenda. |

## Bildungswesen.

| | |
|---|---|
| The naval war college course. | P. N. I., Vol. 38, Nr. 4. |
| The U. S. Naval academy. | Ebenda. |
| Organization of the naval schools of Germany and Austria. | J. U. S. I., Januar 1913. |
| Über die praktische Lehrzeit des akademischen Ingenieurs. | Magazin für Technik und Industrie-Politik, Heft 15, 1913. |
| Les écoles de la marine à Brest. | Navigazette, 13. 2. 13. |

## Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| A half century of naval administration in America. 1861—1911. | P. N. I., Vol. 38, Nr. 4. |
| The ship's general storekeeper. | Ebenda. |
| Unser letztes Marinebudget. | F., 1913, Nr. 1. |
| Le rapport de M. Painlevé sur le budget de la marine. | L. M., Januar 1913. |
| Budget der k. u. k. Kriegsmarine 1913. | M. S., 1913, Nr. 1. |
| Germany and the 60 per cent. Standard. | N. M. R., 12. 2. 13. |


Digitized by Google

## Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

| | |
|---|---|
| Einschrauben-Diesel-Frachtschiff „Rolandseck". | Motorschiff und Motorboot, Nr. 2, 13. 1, 13. |
| The launching of the »New York«. | P. N. I., Vol. 38, Nr. 4. |
| The United States Ship »Idaho«. | Ebenda. |
| Die elektrische Steuerung von Schiffen. | Dinglers Journal, Nr. 3, 18. 1. 13. |
| Abnormal shipbuilding. | N. M. R., 15. 1. 13. |
| Neuerungen auf dem Gebiete des Diesel-Motorenbaues. | Zeitschr. f. Dampfkessel und Maschinenbetrieb, Nr. 3, 17. 1. 13. |
| The electric propulsion of ships. | Eg., 17. 1. 13. |
| Progress of warships and machinery under construction in England. | E., 17. 1. 13. |
| Institute of Italian naval and mechanical engineers. | E., 17., 24., 31. 1., 7. 2. 13. |
| Lengthening the Aberdeen liners »Marathon« and »Miltiades«. | E., 17. 1. 13. |
| Cruiser construction. | A. N. G., 18. 1. 13. |
| Über Stabilität des lecken Schiffes. | S., Nr. 8, 22. 1. 13. |
| Deutschlands Schiffbau 1912. | Ebenda. |
| Die Wirkungsweise und Berechnung von Schiffsschrauben. | Die Turbine, Nr. 8, 20. 1. 13. |
| Das Bauprogramm der deutschen Schiffswerften. | D. S., Nr. 2, 15. 1. 13. |
| Le cuirassé grec »Salamis«. | V. M., Nr. 1, 10. 1. 13. |
| Le croiseur japonais »Kongo«. | Ebenda. |
| Die Steigerung der Leistung von Verbrennungsmotoren und ein neuer Sechstaktmotor. | Zeitschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 4, 25. 1. 13. |
| Die Aussichten, schnellaufende Boots- und Automobil-Motoren unter Verwendung von Schwerölen nach dem Dieselverfahren betreiben zu können. | Motorschiff und Motorboot, Nr. 3, 27. 1. 13. |
| Die Verwendung der Dieselmotoren zum Antrieb von französischen Unterseebooten. | Ebenda. |
| Deutschlands Motorschiffbau. | Ebenda. |
| The Brazilian battleship »Rio de Janeiro«. | Eg., 24. 1. 13; E., 24. 1. 13; Y., 8. 2. 13. |
| The world's naval and merchant shipbuilding. | Eg., 24. 1. 13. |
| Typical ships. | E., 24., 31. 1. 13. |
| Warship construction 1912. | Ebenda, 24. 1. 13. |
| Die Schiffahrt als Anwendungsgebiet für Verbrennungsmotoren. | Der Ölmotor, Januar 1913. |
| Experiments on the »Fulton« and the »Froude«. | M. Eg., Januar 1913. |
| Stability of ships-notes for commanders. | Ebenda. |
| The Japanese battleships »Kawachi« and »Settsu«. | M. E., Februar 1913. |
| The cost of British and German warships. | Eg., 31. 1. 13. |
| The Curtis turbines of the scouts »Marsala« and »Nino Bixio«. | Ebenda. |
| Shipbuilding in 1912. | E., 31. 1. 13; S., Nr. 9, 12. 2. 13. |
| Rückblicke und Neuerungen in der Technik. | Dinglers Journal, Nr. 6, 8. 2. 13. |
| Shipbuilding from 1906 to 1913. | N. M. R., 5. 2. 13. |
| The French destroyers »Fourche« and »Faulx«. | E., 7. 2. 13. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Der Schutz der zum Schiffbau benutzten Metalle. | Motorschiff und Motorboot, Nr. 4, 10. 2. 13. |
| Ermittlung des Anfahrts- und Stoppweges von Schiffen. | S., Nr. 9, 12. 2. 13. |
| **Werft- und Hafen-Baubetrieb, Docks, Kanäle.** | |
| Bau der zweiten Schleuse bei Münster i. W. | Zeitschrift für Bauwesen, Jahrg. 1913, Seite 83. |
| Die neue Längshelling auf der Königlichen Werft in Emden. | Ebenda, Seite 117. |
| Coast erosion and protection. | Eg., 17., 31. 1. 13. |
| The Assuan dam and its recent development. | E., 17., 24. 1. 13. |
| Betonarbeiten am Panamakanal. | Deutsche Bauzeitung, Mitteilungen 1913, Nr. 3. |
| 25 000 t-Schwimmdock der Vulcan-Werke, Hamburg. | S., Nr. 9, 12. 2. 13. |
| **Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.** | |
| Die Entwicklung der Schiffahrt in Australien. | Berichte über Handel und Industrie, Nr. 8, 8. 1. 13. |
| Die Seeschiffahrt im Jahre 1912. | H., Nr. 3, 4, 18., 25. 1. 13. |
| Deutsche Seekabel. | Deutsche Erde, 11. Jahrg., Heft 6/7; U., Februar 1913. |
| Kamerun als Ein- und Ausfuhrmarkt 1911. | Berichte über Handel und Industrie, Nr. 9, 17. 1. 13. |
| Rückblick auf die Binnenschiffahrt 1912. | D. S., Nr. 2, 15. 1. 13. |
| Les marines de commerce en 1912. | L. M., Januar 1913. |
| Persien und sein Außenhandel. | Deutsche Levante-Zeitung, Nr. 3, 1. 2. 13. |
| Zur Nationalökonomie der Schiffahrt. | Soziale Kultur, Februar 1913. |
| Deutschland und England auf dem Weltmarkt. | Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung usw., 37. Jahrg. 1913, S. 1. |
| **Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.** | |
| Faut-il changer nos poudres? | M. F., Dezember 1912/Januar 1913. |
| Handgranaten und Wurfladungen einst und jetzt. | Z. S. u. S., Nr. 2, 3, 15. 1., 1. 2. 13. |
| Die modernen Kriegspulver in Frankreich. | Ebenda. |
| Kruppsche Unterseebootsgeschütze. | A. M., Januar 1913. |
| Les gros canons. | Y., 25. 1. 13. |
| Moderne Entfernungsmesser für das Heer und die Marine. | Technische Rundschau, Nr. 3, 15. 1. 13. |
| Das moderne Geschützpulver. | U., Februar 1913. |
| Guns and armour. Admiral Custance's ideal ship. | N. M. R., 5. 2. 13. |
| Armor and ships. | J. U. S. A., November/Dezember 1912. |
| **Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.** | |
| Military value and tactics of modern submarines. | P. N. I., Vol. 38, Nr. 4. |
| The modern automobile torpedo. | S. A., 4. 1. 13. |
| Torpedo craft construction. | A. N. G., 25. 1. 13. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Über Unterseeboote und deren Verwendung. | St., Dezember 1912. |
| Der Davissche Geschoßtorpedo. | Ebenda. |

## Luftschiffahrt, Flugwesen.

| | |
|---|---|
| Navigation aérienne. L'hydroaéroplane, engin naval. | M. F., Dezember 1912. |
| Aviation to-day, and the necessity for a national aerodynamic laboratory. | P. N. I., Vol. 38, Nr. 4. |
| Italienische Militärluftfahrt. | Die Luftflotte, Januar 1913. |
| Über die Entwicklung und den heutigen Stand des deutschen Luftschiffhallenbaues. | Zeitschrift für Bauwesen, Jahrg. 1913, Seite 27. |
| Die Pariser Luftschiffahrts-Ausstellung. | Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 3, 18. 1. 13. |
| Drachen. | K. T., 1913, Heft 1. |
| Eine Vorrichtung zum Abwerfen von Geschossen aus Flugzeugen. | Ebenda. |
| Zur Kriegsluftflottenfrage. | Deutsche Revue, Februar 1913. |
| Die Entwicklung des Militärluftwesens in Frankreich von Ende Mai bis Mitte Dezember 1912. | Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde, 1913, Seite 42. |
| Über den Kampf in den Lüften. Beurteilung der beim Abwerfen von Geschossen bisher erreichten Ergebnisse. | Schuß u. Waffe, Nr. 8, 15. 1. 13. |
| Development of the hydroplane. | Eg., 31. 1. 13. |
| Die deutschen Luftschiffe am Jahresanfang. | M. W., 1913, Nr. 20. |
| Die Modellschleppanstalt für Luftwiderstandsversuche auf der Kaiserlichen Werft Kiel. | Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Nr. 3, 8. 2. 13. |
| Das Schwimmkufenproblem. | M. S. 1913, Nr. 1. |

## Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

| | |
|---|---|
| Frankreichs Küstenplätze und die pyrenäische Front. | M. A. G., 1913, Heft 1. |
| Die Verteidigung von Port Arthur. | A. M., Januar 1913. |
| Defense of Panama canal. | A. N. J., 25. 1. 13. |

## Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

| | |
|---|---|
| Die drahtlose Telegraphie in und mit unseren Kolonien. | Prometheus, Nr. 1214, 1215. |
| Internationale funkentelegraphische Zeitsignale. | H., Nr. 6, 8. 2. 13. |

## Rechtsfragen.

| | |
|---|---|
| Die rechtliche Stellung der Chinesen in Kiautschou. | Zeitschrift für Kolonialrecht, Januar 1913. |
| Die Funkentelegraphie im internationalen Recht. | Annalen des Deutschen Reichs f. Gesetzgebung usw., 1913, Nr. 1. |
| Das Rote-Kreuz-Abkommen im Seekriege. | M. S., 1913, Nr. 2. |

## Gesundheitswesen.

| | |
|---|---|
| Gesundheitspflege an Bord. | Sf., Nr. 2, 15. 1. 13. |
| Über apparatlose Raum-Desinfektionsverfahren der Truppe im Frieden und im Kriege. | Deutsche militärärztl. Zeitschrift, Nr. 2, 20. 1. 13. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Un nouvel appareil de transport des blessés à bord. | A. M. N., Dezember 1912. |
| Die erste Wundversorgung im Felde. | Deutsche militärärztl. Zeitschrift, Nr. 3, 5. 2. 13. |
| 50 Jahre Kampf gegen die Malaria im Kriegshafen von Pola. | M. S., 1913, Nr. 1. |

## Nautische Fragen.

| | |
|---|---|
| Notes on signals for use in hydrographic surveying. | P. N. I., Vol. 38, Nr. 4. |
| Einheitliches Sturmwarnungssystem für Ostasien. | A. H., 1913, Nr. 1. |
| Wie kann man aus vier Sonnenhöhen die Bestecksversetzung in der Zwischenzeit finden? | Ebenda. |
| Azimutale und gegenazimutale Karten mit gleichabständigen parallelen Meridianen. | Ebenda. |
| Radio-phares établis près de Brest. | Le Génie Civil, 25. 1. 13. |
| Lighthouses and buoys of New York Harbor. | M. Eg., Januar 1913. |
| Über die Kompensation eines Fluidkompasses mit einer Flindersstange. | H., Nr. 5, 1. 2. 13. |
| A new form of table for use with the Marcq position lines. | Nautical Magazine, Februar 1913. |
| The Clift compasses. | Aeronautics, Februar 1913. |
| Beseitigung starker Krängungsdeviationen. | A. H., 1913, Nr. 2. |
| Sternzeit-Transformator. | Ebenda. |

## Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

| | |
|---|---|
| Bilan des catastrophes de sous-marins. | M. F., Dezember 1912. |
| La pêche maritime en 1912. | L. M., Januar 1913. |
| Lehrmittel für die Seefischerkurse. | M. S. V., Januar 1913. |
| Unsere Hochseefischerei. | Prometheus, Nr. 1214. |
| The provision of life-boats. | Eg., 31. 1. 13. |
| Die deutschen Fischdampfer. | D. S., Nr. 3, 1. 2. 13. |
| Die Förderung der Seefischerei. | Ebenda. |

## Yacht- und Sportangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| Motoryacht-Wettbewerbe auf dem Rhein. | Motorschiff und Motorboot, Nr. 2, 13. 1. 13. |
| Kreuzeryacht mit Hilfsmotor für Binnen- und kleine Küstenfahrt. | Wassersport, Nr. 3, 16. 1. 13. |
| Seegehende Kreuzeryacht „Hildegard". | D. Y., Nr. 3, 17. 1. 13. |
| Der Segelsport auf dem Bodensee. | Ebenda, Nr. 4, 24. 1. 13. |
| Der Preis der Sonderklassen-Yachten. | Wassersport, Nr. 5, 30. 1. 13. |
| „Erika", Nationale 45 qm-Kreuzeryacht. | Ebenda. |
| Einige Winke über die innere Einrichtung seegehender Reiseyachten. | D. Y., Nr. 5, 6, 31. 1., 7. 2. 13. |
| Kleiner Seekreuzer mit Hilfsmotor. | Ebenda, Nr. 5, 31. 1. 13. |
| Befähigungsnachweis für die Führer von Luftyachten? | Ebenda, Nr. 6, 7. 2. 13. |
| „Kia Ora". Ein englischer Motor-Seekreuzer. | Motorschiff u. Motorboot, Nr. 4, 10. 2. 13. |

Digitized by Google

### Koloniale Fragen.

| | |
|---|---|
| Die militärische Sicherung der deutschen Kolonien. | Koloniale Monatsblätter, Januar 1913. |
| Zur Ausführung des deutsch-französischen Abkommens über die beiderseitigen Besitzungen in Aquatorial-Afrika. | Ebenda. |
| Deutsche Missionspflichten. | Koloniale Rundschau, Januar 1913. |
| Koloniale Ausdehnung. | D. K. Z., Nr. 5, 1. 2. 13. |
| Deutsche Kolonialmethoden im Urteil Fremder. | Koloniale Rundschau, Februar 1913. |

### Geschichtliches, Geographisches.

| | |
|---|---|
| Ein türkischer Seeheld. „Haireddin Barbarossa", Korsar und Großadmiral. | Deutsche Levante-Zeitung, Nr. 2, 15. 1. 13. |
| La pirateria in egeo nella prima metà del secolo XIX. | Ri. M., Dezember 1912. |
| The puzzle of Trafalgar. | A. N. G., 18. 1. 13. |
| H. M. S. »Conqueror« post and present. | N. M. R., 22. 1. 13. |
| The navy in the Peninsular war. The French invasion and stampede of the Braganzas. | U. S. M., Februar 1913. |
| Admiral Augustus Keppel. Viscount Keppel. | N. L. J., Januar 1913. |
| Napoleons landgangsplaner mod England. | T. f. S., Januar/Februar 1913. |
| Admiral Boscawen. | N. L. J., Februar 1913. |

### Verschiedenes.

| | |
|---|---|
| Krupps erstes Patent auf ein Geschütz. | Prometheus, Nr. 1213. |
| Die Entwicklung Chinas. | M. W., Beiheft 1, 1913. |
| Das Rosten des Eisens, seine Ursachen und seine Verhütung durch Anstriche. | Zeitschr. des Vereins deutscher Ingen., Nr. 6, 8. 2. 13. |
| Über die Verwaltung einer Offizierbücherei. | J. A. M., Februar 1913. |

---

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften siehe S. 414.

Digitized by Google

# Nachruf!

Am 1. Februar verschied im Krankenhause zu Hamburg der

**Kaiserliche Kapitän zur See a. D.**

# Herr August Obenheimer

im Alter von 57 Jahren.

Im Jahre 1871 als Kadett in die Kaiserliche Marine eingetreten und bis 1903 im aktiven Dienste tätig, hat er sich besonders in seiner letzten Dienststellung als Kommandant S. M. S. „Friedrich Carl" um die Entwicklung der Torpedowaffe verdient gemacht und der Marine wertvolle Dienste geleistet.

Das Seeoffizierkorps betrauert in dem Verstorbenen einen pflichttreuen, verdienten Kameraden, der sein ganzes Können auf den Dienst für die Marine gerichtet hatte und der sich allseitigen Vertrauens und größter Hochachtung erfreute.

Ehre seinem Andenken!

Kiel, den 3. Februar 1913.

**Coerper,**
Admiral und Chef der Marinestation der Ostsee.

# Nachruf!

Am 7. Februar 1913 verunglückte bei einem Überseeflug von Danzig nach Putzig der

**Kaiserliche Kapitänleutnant**

# Jenetzky.

Begeistert für seine Fliegertätigkeit, von frischem Wagen beseelt, berechtigte er zu der Hoffnung, in der Durchbildung der neuen Waffe Hervorragendes zu leisten.

Mit ihm erlitt den Tod der **Obermaschinistenmaat Dieckmann,** sein erprobter Gefährte.

Die Marine betrauert aufs tiefste den Heimgang dieser beiden tüchtigen und bewährten Männer, die in mutiger Pflichterfüllung ihr Leben gelassen haben.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

In Vertretung:
**Dick.**

Digitized by Google

## Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. S. = Deutsche Schiffahrt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — F. = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — M. Eg. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — R. A. G. = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

# Die Treffaussichten des Torpedos.

Von Kapitänleutnant Hintze.

(Mit 10 Abbildungen.)

Die letzten Jahre haben eine so überraschend schnelle Entwicklung der Torpedowaffe gebracht, daß die Anschauungen darüber, wie die fortschreitende Verbesserung der Torpedotypen die Seekriegführung beeinflussen wird, wohl in allen Kriegsmarinen noch sehr auseinandergehen. Daß man sich in der Tat mit den Aufgaben der modernen Torpedotaktik in allen Ländern eingehend beschäftigt, zeigt ein kurzer Blick in die Fachliteratur. Hier liegt es auf der Hand, daß Aufsätze, wie sie „Nauticus" 1911, Brasseys „Naval Annual" 1912 oder die italienischen Seeoffiziere Bernotti*) und Castracane in der „Rivista Marittima" Juni 1912 veröffentlichen, nur selten die militärische Verwendung der neuen weitlaufenden Torpedos behandeln, und daß sichere Nachrichten über taktische Übungen und Erprobungen dieser Art recht spärlich zu haben sind. Aus allen diesen Arbeiten geht aber deutlich hervor, daß ihre Verfasser glauben, die Torpedowaffe sei technisch und militärisch an einem Scheidewege angekommen. Einerseits würde man für den Nahschuß, besonders für den Torpedoangriff bei Nacht, einen nicht besondes weit, aber schnell laufenden Torpedo bauen, der zur Verwendung auf Torpedofahrzeugen und Unterseebooten bestimmt ist. Anderseits könne jetzt der neu entstandene Torpedotyp mit großer Laufstrecke im Kampf der Hochseeverbände eine bedeutende, vielleicht entscheidende Rolle spielen.

Dieser zweifachen Aufgabe haben sich alle Überlegungen, die das Wesen und die Erfolgaussichten des Torpedoschusses zum Gegenstand haben, anzugliedern. Dabei ist vor allem ein Punkt zu berücksichtigen: die geringe Zahl der verfügbaren Geschosse. Denn den erhöhten Anforderungen haben die Torpedokonstrukteure nur unter gleichzeitiger Steigerung der Abmessungen und Kosten genügen können. Beides schließt die Unterbringung einer großen Zahl von Torpedos an Bord aus, verglichen mit der Munitionsausrüstung selbst der schweren Artillerie. Eine weitere Beschränkung in der Verwendung der Torpedowaffe ist die immer noch bedeutende Ladezeit. Diese Nachteile machen es dem Taktiker zur Pflicht, sich ein möglichst genaues Bild der Treffergebnisse in verschiedenen Gefechtslagen zu schaffen. Die gewaltige Wirkung eines einzigen Torpedoschusses, der sein Ziel erreicht, drängt dazu, diesen Faktor in die

*) Bernotti: „Fondamenti di tattica navale". Im deutschen Auszuge im Juniheft der „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens" 1912.



Digitized by Google

Wagschale zu werfen, sobald überhaupt eine gewisse Treffwahrscheinlichkeit vorhanden ist. Je früher ein feindliches Panzerschiff, schwer verletzt, die Kampflinie verlassen muß, desto größer der Gewinn!

## Der Nahschuß.

Wenn man auch die Elemente des Torpedoschusses als bekannt voraussetzen darf, so ist es doch nötig, zu Beginn der Untersuchung kurz auf sie zurückzugreifen oder gelegentlich auf die uns im besonderen bekannte Arbeit im „Nauticus" 1911 über den Stand der Torpedowaffe hinzuweisen.

Ob ein Torpedoschuß trifft, hängt in erster Linie davon ab, daß Kurs und Fahrt des Zieles am Zielapparat genau oder wenigstens annähernd gleich dem wirklichen Kurs und der wirklichen Fahrt eingestellt sind. Der Erfolg beruht also auf Größen, die entweder rein schätzungsweise oder durch nur annähernd genaue Meßmethoden bestimmt werden können. Aus dem sogenannten Torpedodreieck kann man durch geometrische Konstruktion oder rechnerisch mit Hilfe einfacher Formeln leicht feststellen, um welches Maß Fehler in diesen Einstellungen den Treffpunkt am Ziel verlegen. Die sonstigen, meist geringen Fehler, wie seitliche Streuung und Schwankungen der Eigengeschwindigkeit des Torpedos können neben den vorher genannten vernachlässigt werden.

So entstandene Treffertabellen, wie sie z. B. „Nauticus" 1911 auf S. 185 enthält, lassen klar erkennen, daß die Aussichten des Torpedoschusses mit wachsender Entfernung schnell sinken und theoretisch sehr bald bis auf recht kleine Wahrscheinlichkeitszahlen abfallen. Je nach den Fehlergrenzen, welche die verschiedenen Verfasser ihren Berechnungen zugrunde gelegt haben, gehen sie natürlich in ihren Ansichten über die nutzbare Torpedoschußweite gegen ein Einzelziel weit auseinander. Beim Nachtschuß z. B. kann nach englischen Anschauungen nur bis 1000 m auf Treffer gerechnet werden. Für den Tagschuß werden Entfernungen von 2000 m bis 5000 m hinauf als noch aussichtsreich bezeichnet. Die Vertreter der Höchstzahlen berufen sich darauf, daß die vorkommenden Schätzungsfehler häufig eine entgegengesetzte Wirkung auf die Lage des Treffpunkts haben werden und sich ganz oder teilweise aufheben. Innerhalb des gesamten Streuungsbildes werden die Torpedoschüsse nach der Mitte zu dichter liegen und einen sogenannten Trefferberg bilden. Die folgenden Diagramme stellen einen Versuch dar, die Frage der nach der Mitte zu wachsenden Trefferdichte aufzuklären.

Angenommen, es seien folgende Einstellungen am Zielapparat gemacht: Torpedogeschwindigkeit 30 kn, Fahrt des Ziels 20 kn, Schneidungswinkel 90°. Die Schußweite ist prinzipiell ohne Einfluß. Die Form der gesuchten Treffpunktkurven bleibt für alle Entfernungen die gleiche. Es ändert sich nur der Maßstab der seitlichen Lage proportional der Schußweite. Um handliche Zahlen zu haben, sei sie zu 1000 m festgesetzt.

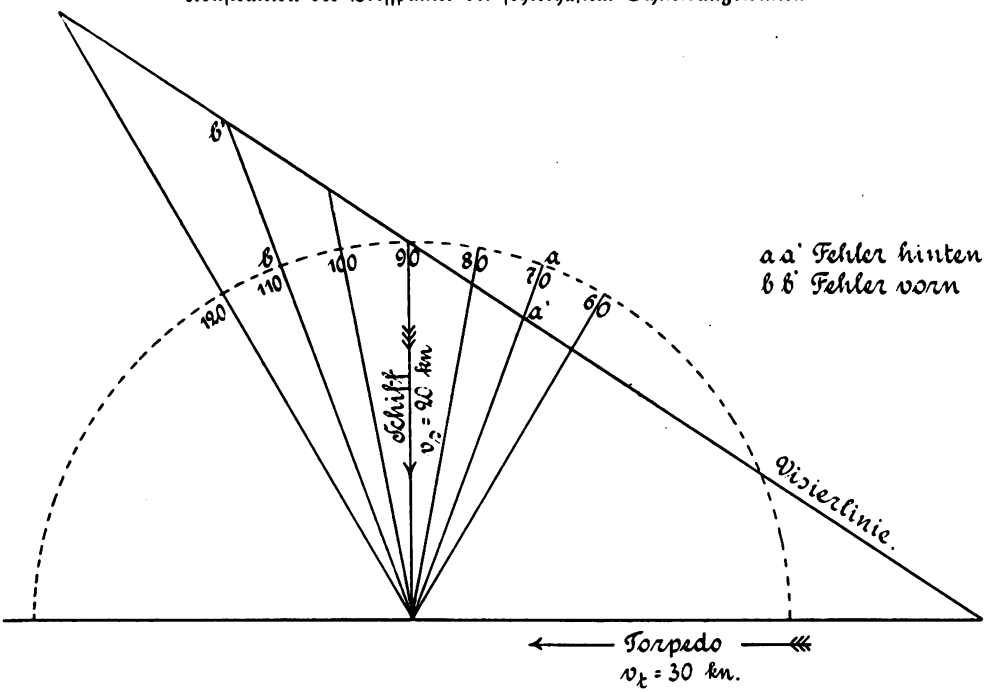
Mit Hilfe der wohl bekannten Konstruktion (Abbild. 1) bestimmt man nun die Fehlerbeträge, die am Ziel auftreten, wenn dieses tatsächlich einen um 20° nach einer Seite abweichenden Kurs steuert. In einem Koordinatensystem, dessen Abszissenachse die Unterschiede zwischen wirklichem und eingestelltem Schneidungswinkel angibt und

Digitized by Google

dessen Ordinatenachse die seitliche Lage des Treffpunkts am Ziel zeigt, trägt man nun zu jedem Fehler im Winkel die Seitenabweichung ein, in Abbild. 2 z. B. für einen um 15° größeren Winkel die Strecke b d. So entsteht eine Fehlerkurve m o n.

Hierzu tritt nun der Einfluß falscher Fahrteinstellung, der unabhängig vom Schneidungswinkel den Treffpunkt um gleiche Strecken für gleiche Fahrtunterschiede verlegt. Man berechnet die Größe dieser Verlegung für den von den meisten Fachschriftstellern zugrunde gelegten Fehler von ± 2 kn, in Abbild. 2 die Strecke a b. Da dieser Betrag für jeden Schneidungswinkel gleich bleibt, so wird sich der hinzukommende Fehler als eine parallele Verschiebung der Kurve nach oben bzw. unten um die Strecke a b bzw. b c darstellen. So entsteht eine Fläche, die man sich aus

Abbild. 1.
Konstruktion der Treffpunkte bei fehlerhaftem Schneidungswinkel.




einer unendlich großen Zahl von Punkten zusammengesetzt denken kann, deren jeder einer bestimmten Kombination von Fehlern in Fahrt und Kurs des Ziels entspricht.

Legt man nun in beliebiger Höhe, d. h. in beliebiger Seitenlage am Ziel, einen Horizontalschnitt durch diese Fläche, so gibt die Länge der Schnittlinie u v einen Maßstab für die relative Häufigkeit von Treffern an diesem Punkte, vorausgesetzt, daß man alle Fehlergrößen innerhalb der angenommenen Grenzen als gleich möglich und gleich wahrscheinlich ansieht.

Werden alle so entstandenen Schnitte als Ordinaten mit der Seitenlage als Abszissen zusammengestellt, so entsteht eine flächengleiche, neue Figur: der eigentliche Trefferberg, dessen Form das Steigen und Fallen der Trefferzahlen und den Punkt der größten Trefferdichte unmittelbar veranschaulicht. (Abbild. 3, 5.)



Digitized by Google

Abbild. 2.
Verteilung der Treffpunkte bei bis ± 20° falschem Schneidungswinkel und bis ± 2 km Fehler der Fahrtschätzung.
Einstellungen: 10 kn Fahrt – – –, 20 kn ——, 90° Schneidungswinkel.




Abbild. 3.
Treffferbergform für 10 bzw. 20 kn Zielfahrt, dargestellt nach Abbild. 2.

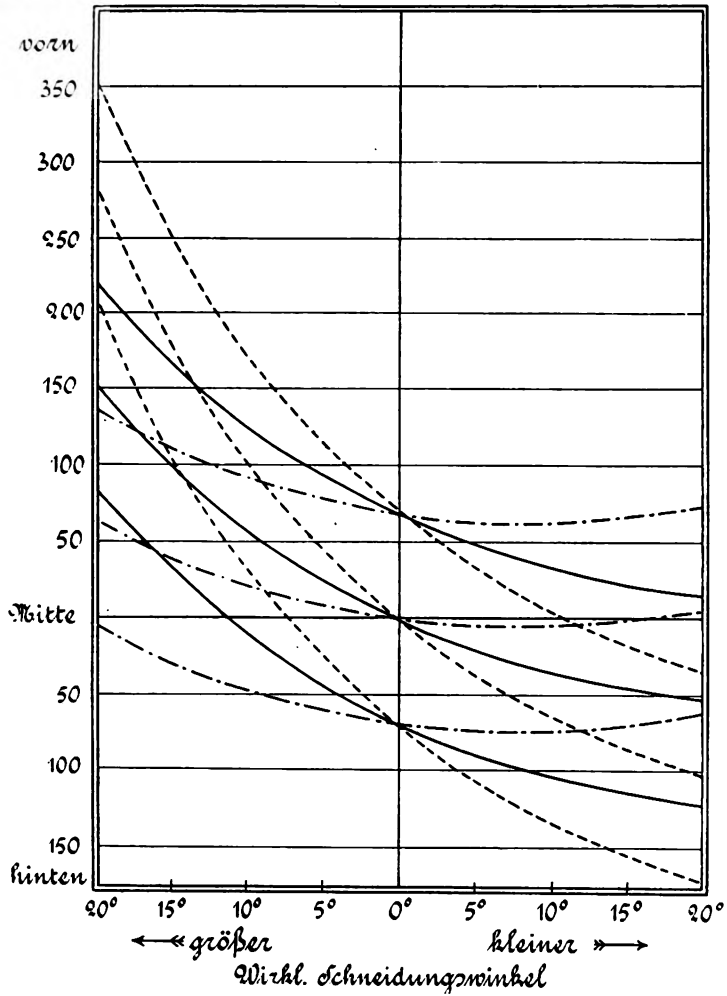



Digitized by Google

Abbild. 4.

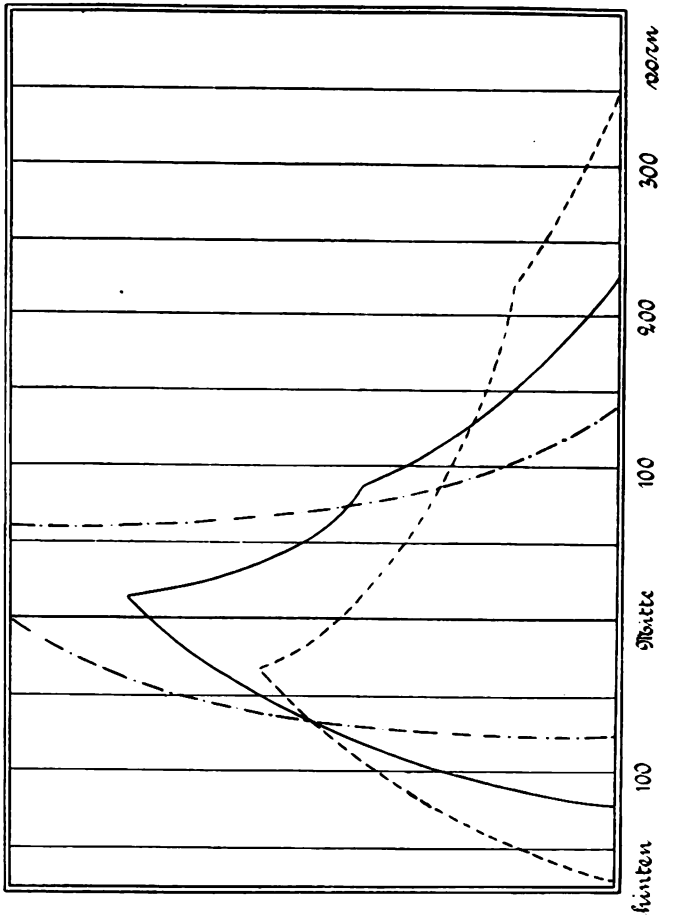
Verteilung der Treffpunkte bei bis ± 20° falschem Schneidungswinkel und bis ± 2 kn Fehler der Fahrtschätzung.

Einstellungen: 15 kn Fahrt, Winkel 110° – – –, 90° ———, 70° – · – ·




Abbild. 5.

Trefferbergform für 15 kn Zielfahrt und Schneidungswinkel von 110°, 90°, 70°, dargestellt nach Abbild. 4.




Digitized by Google

Schneidet man schließlich aus der Mitte der Figur ein der angenommenen Ziellänge entsprechendes Stück heraus — in Abbild. 3 schraffiert —, so ergibt das Verhältnis der Flächen von Ausschnitt und Gesamtfigur die gegen das Ziel zu erwartende Trefferprozentzahl. Nach dieser Methode findet man aus Abbild. 3 — also für 100 m Ziellänge, 20 kn Fahrt des Ziels, 30 kn Torpedogeschwindigkeit, auf 1000 m — die Zahl 35,0 Prozent, bei 15 kn 49 Prozent, bei 10 kn 76 Prozent.

Die Konstruktion ist für 10 kn Fahrt, ferner für 15 kn Fahrt bei Schneidungswinkeln von 70°, 90°, 110° durchgeführt (Abbild. 2 bis 5).

Die entstandenen Diagramme zeigen die Gestalt des Trefferbergs so deutlich, daß auf eine Besprechung von Einzelheiten an dieser Stelle wohl verzichtet werden kann.

Will man sich nicht auf die bekannten Fehlergrenzen beschränken, so würden die Diagramme seitlich zu erweitern sein. Jede Festsetzung einer Grenze ist freilich etwas willkürlich und hat die in den Figuren vorhandenen scharfen Knicke zur Folge. Man wird aber mit den benutzten Maßen im allgemeinen auskommen können. Allen, auch den außergewöhnlichsten Verhältnissen Rechnung zu tragen ist unmöglich. Es würde das Bild, wie es für Durchschnittsfälle gilt, nur trüben.

Allgemein betrachtet, bestätigen die Diagramme mathematisch die in der Praxis bekannte Tatsache, daß mit steigender Zielschiffsgeschwindigkeit ein immer schnelleres Sinken der Treffaussichten eintritt. Dahin führt aber die jetzige Tendenz des Kriegschiffbaues. Will man also der Abnahme der Treffwahrscheinlichkeit entgegenarbeiten, so muß man eine Erhöhung der Torpedogeschwindigkeit in gleichem Verhältnis anstreben.

## Der Weitschuß.

Der andere Zweig der modernen Entwicklung geht auf möglichste Erhöhung der Schußweiten aus. Man will dabei natürlich vermeiden, unter ein erträgliches Mindestmaß an Geschwindigkeit hinabzugehen. Trotzdem kann man auf Schußentfernungen von über 5000 m nicht mehr gegen ein einzelnes Schiff, sondern nur gegen einen Verband von Schiffen als Gesamtziel schießen und Treffer erwarten. Unter leicht möglichen besonderen Umständen können beim Torpedoschuß gegen in geschlossener Formation fahrende Schiffe sogar recht beträchtliche Erfolgaussichten vorhanden sein. Der englische Admiral Wilson war wohl der erste, der diese Tatsache klar erkannte. Trotz vieler Anfeindungen und Spöttereien hat er Torpedoschießübungen auf damals unerhörte Entfernungen abhalten lassen und damit den Anstoß zur Einführung der modernen Weitschußtorpedos in der englischen Marine gegeben. Das Ebenbürtigkeitsprinzip hat dann für schnelle Verbreitung der verbesserten Waffe in den übrigen Kriegsmarinen gesorgt.

Man versuchte in der ersten Zeit des Torpedoweitschusses die Treffaussichten desselben auch gegen Einzelziele durch ein besonderes Schießverfahren zu erhöhen. Es wurde z. B. vorgeschlagen, Doppelschüsse mit parallelen, etwa eine Schiffslänge seitlich auseinander liegenden Laufbahnen zu feuern. Man erwartete, daß dann wenigstens der eine Torpedo mit Sicherheit das Ziel treffen würde, wenn auch der andere seitlich fehlginge. So rechnete man rund 50 Prozent Treffer heraus. Der schon anfangs genannte italienische Seeoffizier Castracane bespricht in seinem lesenswerten Aufsatz das Schießen von Torpedosalven mit solchen parallelen oder fächer-

Digitized by Google

förmig etwas divergierenden Bahnen. Er läßt beispielsweise den angreifenden Verband von vier Schiffen oder Torpedobootzerstörern im ganzen 12 Torpedos als Salve gegen ein Ziel von vier 160 m langen Großkampfschiffen mit 500 m Schiffsabstand schießen. Hierbei müßten die beabsichtigten Treffpunkte $\frac{1500}{12} = 125$ m voneinander entfernt liegen. Er berechnet dann, daß ein Teil des Gesamtzieles zum mindesten von dieser Torpedogarbe getroffen werden müsse und daß innerhalb des getroffenen Teiles 32 Prozent Treffer zu erwarten seien. Hier schätzt er aber selbst die unvermeidliche seitliche Streuung seiner Torpedos auf 6000 m zu 100 m ein. Dazu kommt dann noch die praktische Schwierigkeit, im feindlichen Feuer von mehreren Schiffen aus eine gleichmäßig liegende Salve abzugeben. Die wahre Gestalt der Torpedogarbe dürfte also recht erheblich von der beabsichtigten abweichen.

Aber es kommt auf die regelmäßige Form einer Torpedosalve im Grunde genommen gar nicht so sehr an. Der springende Punkt ist, daß nicht mehr das einzelne Schiff betroffen wird, sondern der Verband als Ganzes, und daß Castracane die Treffaussichten dann nach der relativen „Dichtigkeit" der Formation bemißt. Unter der Annahme, daß die Länge des Zieles ein Fehlgehen von Torpedos außerhalb der Formation ausschließt, kann man dieser letzten Meinung beipflichten.

Denn auf jeden einzelnen Schiffsabstand A in der Kiellinie kommt eine Schiffslänge L als Treffobjekt. Die relative Dichtigkeit bzw. die zu erwartenden Prozentzahlen werden daher durch die Formel bestimmt: $x = 100 \cdot \frac{L}{A}$. Hiernach ist die folgende Tabelle I berechnet.

Tabelle I.*)

**Trefferprozente beim Schuß gegen eine Kiellinie.**
Schiffsabstände in Metern.

| Schiffslänge | 300 | 400 | 500 | 600 | 1000 |
|---|---|---|---|---|---|
| 120 m . . . . . | 40 | 30 | 24 | 20 | 12 |
| 150 = . . . . . | 50 | 38 | 30 | 25 | 15 |
| 180 = . . . . . | 60 | 45 | 36 | 30 | 18 |
| 210 = . . . . . | 70 | 53 | 42 | 35 | 21 |

Diese Zahlen sind unabhängig von der Torpedo- und Zielgeschwindigkeit, ebenso unabhängig vom Schneidungswinkel, da sich Abstände wie Ziellänge in gleichem Maße verkürzen und das Verhältnis beider stets das gleiche bleibt. Sie gelten zwar zunächst nur für die genau gleichzeitig die Ziellinie schneidenden Torpedobahnen, da sich für später kommende Torpedos die Schiffe und Lücken in der Fahrtrichtung des

*) Die entsprechenden Zahlen des „Nauticus" 1911, S. 187, sind etwas abweichend, da sie das überschießende Schluß- bzw. Spitzenschiff bei einer bestimmten Schiffszahl (6) einbeziehen. Nach dieser Rechenweise würden andere Schiffszahlen andere Trefferprozente ergeben. Wenn man bei der Voraussetzung bleibt, kein Schuß verfehle die Formation als Ganzes, so sind die Treffaussichten aber nur abhängig von der relativen Dichtigkeit, die mit der Schiffszahl nichts zu tun hat. Auch nach Castracanes Verfahren kommt man auf die hier gefundenen Zahlen.

Digitized by Google

Verbandes verschoben haben werden. Denkt man sich aber alle folgenden Torpedos ebenfalls in solche Linien rangiert, so muß jede Linie für sich wieder die gleichen Treffaussichten vorfinden usw. Rein theoretisch müßte die Torpedozahl unendlich groß sein, um mit Sicherheit die genauen Trefferprozente zu haben. Daher ist es möglich, daß man bei begrenzter Schußzahl weniger trifft, als die Berechnung erwarten ließ. Ebensogut könnte man auch, vom Kriegsglück begünstigt, weit mehr als die mathematisch wahrscheinlichen Treffer erzielen.

Um der anfangs gemachten Voraussetzung, nicht außerhalb des Gesamtzieles vorbeizuschießen, gerecht werden zu können, dürfte man natürlich nur gegen Verbände von entsprechender Länge schießen. Nimmt man Fehler der Einstellungen in den üblichen Grenzen von $\pm$ 20° bzw. $\pm$ 2 kn als möglich an, so kann die hierdurch bedingte Mindestlänge des Zieles entweder aus Diagrammen, wie sie vorher konstruiert worden sind, entnommen oder nach „Nauticus" 1911, S. 186, mit Hilfe der Formel $2\,(a + \frac{b}{\cos 20°})$ berechnet werden, wobei a und b die dort berechneten Tabellenwerte bedeuten Danach findet man (als Zielpunkt ist die Mitte der Formation angenommen):

| Für 12 kn Fahrt des Ziels | | Für 18 kn Fahrt des Ziels | |
|---|---|---|---|
| Auf 3000 m | 950 m | Auf 3000 m | 1426 m |
| " 6000 " | 2100 " | " 6000 " | 2852 " |
| " 9000 " | 2848 " | " 9000 " | 4276 " |
| " 12000 " | 3798 " | " 12000 " | 5702 " |
| " 15000 " | 4748 " | " 15000 " | 7128 " |

Man setze der einfachen Rechnung wegen den ungünstigen Fall: Gleichmäßige Verteilung der Treffer innerhalb der Mindestlänge. Dann läßt sich die gegen einen längeren Verband zu erwartende Prozentzahl annähernd aus dem Verhältnis $\frac{\text{vorhandene Ziellänge}}{\text{Länge für 100 \%}}$ und der Zahl der Tabelle 1 finden. Gegen einen Schiffsverband von vier Schiffen zu 150 m Länge, 400 m Abstand, 12 kn Fahrt auf 9000 m Schußentfernung ergäbe diese Rechnung $\frac{4 \cdot 400}{2848} \cdot 38 = 21{,}4$ %.

In Wirklichkeit gruppieren sich die Treffer, wie die Diagramme gezeigt haben, dichter um einen Punkt nahe der Mitte. Die Erfolgaussichten sind daher größer als die wie vorstehend errechneten Zahlen. Die genauen Zahlen könnte man für einen solchen Verband durch das gleiche Verfahren wie beim Einzelschiff finden. Man betrachtet zunächst die Linie als geschlossenes Einzelziel und ermittelt durch Integration der Trefferbergfläche und des Zielbreitenausschnittes ihr Verhältnis zueinander, das ist die Trefferprozentzahl. Durch Multiplikation mit der anzuwendenden Zahl der Tabelle 1 findet man schließlich die richtige Größe.

Nun ist schließlich noch denkbar, daß nicht gegen die Mitte, sondern aus irgendwelchen Gründen gegen das Spitzen- oder Schlußschiff einer Linie geschossen wird. Alsdann deckt nur eine Hälfte des Trefferberges den Verband. Die andere ist von vornherein verloren. Nach den Diagrammen verteilen sich 100 Schüsse folgendermaßen auf beide Seiten:

Digitized by Google

**Trefferverteilung auf beide Hälften des Trefferberges.**

| Fahrt in kn | Schneid. Winkel | Vor der Mitte a | Hinter der Mitte b | Verhältnis a : b | Punkt höchster Trefferdichte |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 90° | 54 | 46 | 1.16 | vor der Mitte |
| 15 | 70° | 58 | 42 | 1,35 | vor der Mitte |
| 15 | 90° | 55 | 45 | 1,22 | " |
| 15 | 110° | 46 | 54 | 0,84 | hinter der Mitte |
| 20 | 90° | 50 | 50 | 1,00 | hinter der Mitte |

Aus dieser Tabelle und der relativen Dichtigkeit des beschossenen Verbandes kann man die Treffwahrscheinlichkeit auch in dem vorstehend angenommenen Falle ermitteln.

Die Art der Prozentberechnung gegen einen nicht in Kiellinie, sondern in beliebiger Staffel fahrenden Verband ist etwas schwieriger. Gesetzt den Fall, es werde unter den üblichen Voraussetzungen senkrecht zur Linienrichtung gegen einen um den Winkel $\alpha$ heranstaffelnden Verband geschossen. Man denke sich dann eine ideelle Verbindungslinie durch alle Vorsteven gelegt, die gleichzeitig von einer Anzahl Torpedos passiert werden möge, und projiziert die Schiffslänge auf diese Linie. Von den Torpedos, welche die so entstandene mathematische Projektion passieren, werden aber einige das Schiff nicht mehr erreichen. Während sich z. B. der in D durchgehende Torpedo (Abbild. 6) bis E fortbewegt, hat sich gleichzeitig das Schiff, dessen Heck in C stand, nach O hin verschoben. Dieser Torpedo wird also nur dann gerade noch den Achtersteven treffen, wenn sich CE : DE wie Schiffsgeschwindigkeit $v_s$ zu Torpedogeschwindigkeit $v_t$ verhält. Die Strecke CD, die man als Torpedoprojektion L bezeichnen könnte, dividiert durch den Abstand ergibt die relative Dichtigkeit der Staffel und die Trefferprozentzahl. Sie kann in folgender Weise berechnet werden:

$$OC = OE + EC. \qquad \text{Man dividiert durch ED.}$$

$$\frac{OE}{ED} = \frac{OE}{ED} + \frac{EC}{ED} = \frac{1}{\sin\alpha} + \frac{v_s}{v_t}$$

$$ED = \frac{OC}{\frac{1}{\sin\alpha} + \frac{v_s}{v_t}} = \frac{OC \cdot \sin\alpha}{1 + \frac{v_s}{v_t}\sin\alpha}.$$

$$OD = ED \cdot \cos\alpha$$

$$OD = \frac{OC \cdot \cos\alpha}{1 + \frac{v_s}{v_t} \cdot \sin\alpha}, \text{ d. h. } x\,\% = \frac{100 \cdot L}{A} \cdot \frac{\cos\alpha}{1 + \frac{v_s}{v_t}\sin\alpha}.$$

Analog findet man (Abbild. 7) bei einem um den Winkel $\alpha$ abstaffelnden Verband den Wert:

$$OD = \frac{OC \cdot \cos\alpha}{1 - \frac{v_s}{v_t}\sin\alpha} \text{ bzw. } x\,\% = \frac{100 \cdot L}{A} \cdot \frac{\cos\alpha}{1 - \frac{v_s}{v_t}\sin\alpha}.$$

Digitized by Google

Wird im letzteren Falle der Winkel $\alpha$ als positiv, beim Heranstaffeln als negativ bezeichnet, so gilt die letzte Formel allgemein.

Ein Schritt weiter führt zur Berechnung der Torpedoprojektion beim Schießen mit beliebiger Richtung zur Linienpeilung (Abbild. 8 u. 9). Die Ableitung der Formel dafür ist den vorangegangenen ganz ähnlich:

$$OC = OE + EC. \qquad \text{Man dividiert durch ED.}$$

$$\frac{OC}{ED} = \frac{OE}{ED} + \frac{EC}{ED} = \frac{\sin\beta}{\sin\alpha} + \frac{v_s}{v_t}$$

$$ED = \frac{OC}{\frac{\sin\beta}{\sin\alpha} + \frac{v_s}{v_t}} = \frac{OC \sin\alpha}{\sin\beta + \frac{v_s}{v_t} \cdot \sin\alpha}$$

$$\frac{OD}{ED} = \frac{\sin \measuredangle OED}{\sin\alpha} = \frac{\sin(\beta+\alpha)}{\sin\alpha};$$

$$OD = OC \cdot \frac{\sin(\beta+\alpha)}{\sin\beta + \frac{v_s}{v_t}\sin\alpha} \quad \text{für heranstaffelnden Verband}$$

$$\text{oder } OD = OC \frac{\sin(\beta-\alpha)}{\sin\beta - \frac{v_s}{v_t}\sin\alpha} \quad \text{für abstaffelnden Verband.}$$

Diese letzte Formel gilt unter obigen Voraussetzungen für $\alpha$ allgemein, wenn der Winkel zwischen Schußrichtung und Linienpeilung, der als $\beta$ bezeichnet wurde, ähnlich der bekannten Regel für den Schneidungswinkel am Schiff, stets vom Schlußschiff aus bis zur Anlaufsrichtung des Torpedos gerechnet wird. Die Rechnung nach obiger Formel ist auch bei dem vorher als Sonderfall behandelten Schuß senkrecht zur Linie richtig. Die Trefferprozentzahlen selbst können also gegen jede Staffelformation durch folgende Gleichung bestimmt werden:

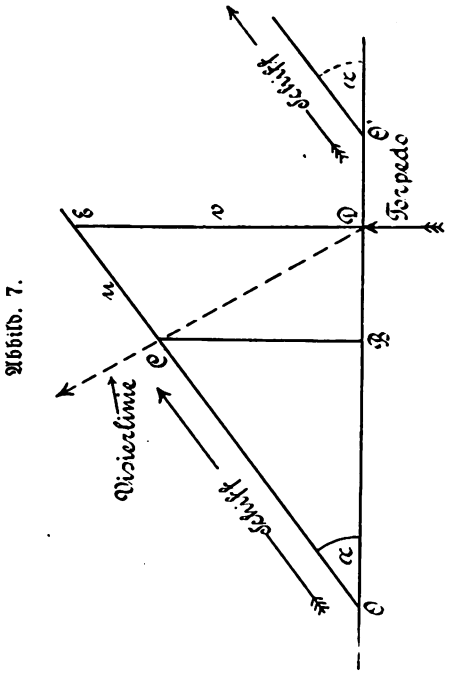
$$x\,\% = \frac{100 \cdot L}{A} \cdot \frac{\sin(\beta-\alpha)}{\sin\beta - \frac{v_s}{v_t}\sin\alpha}.$$

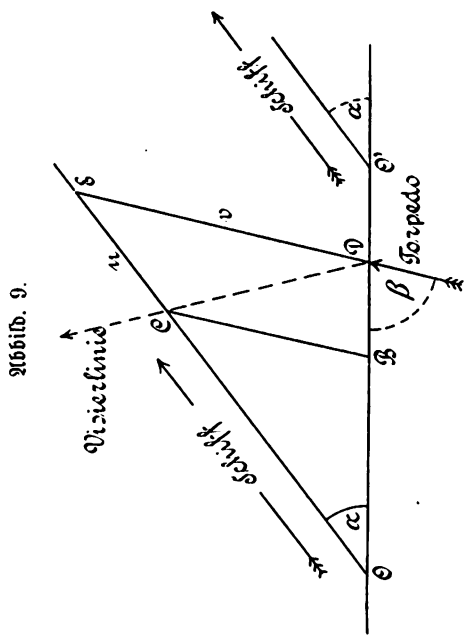
Außer dem rechnerischen führt auch der konstruktive Weg zu den verlangten Resultaten, die Konstruktion schließt sich eng an die Abbild. 6 bis 9 an. Sie macht auf eine Tatsache aufmerksam, die in der Praxis eine schnelle oberflächliche Schätzung der Treffaussichten gestattet. Zieht man nämlich die Verbindungslinie CD (siehe Abbild. 6 bis 9), so ist $\triangle$ DCE das sogenannte Torpedodreieck, ähnlich dem am Zielapparat entstandenen. Die Gerade CD stellt also die Visierlinie dar und schneidet vom Abstand zwischen den Steven der Schiffe die Strecke OD, die Torpedoprojektion ab. Zur Berechnung der Zahlenwerte könnte man also ebenso gut den Winkel zwischen Visierlinie und Formationsrichtung verwenden, der jedoch, weil seinerseits abhängig, für Tabellen weniger brauchbar ist als der durch Rohrrichtung und Gefechtskurs bestimmte Winkel $\beta$.

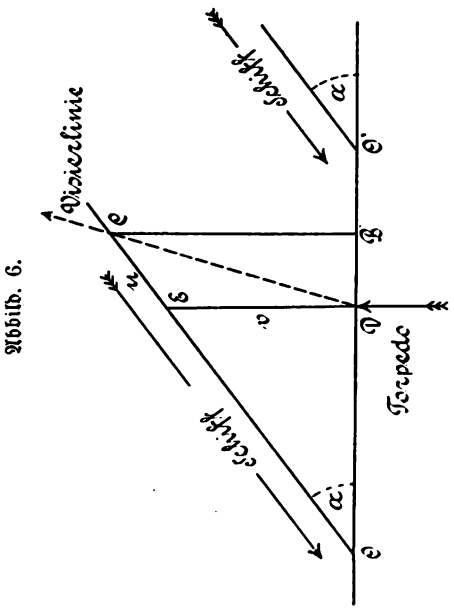
Die folgenden Tabellen, die nach den vorstehenden Formeln errechnet sind, geben ein deutliches Bild der eigenartigen Verhältnisse beim Torpedoschuß gegen einen

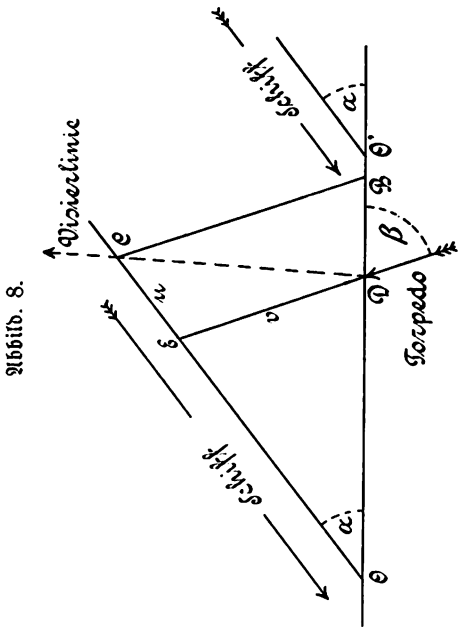
Digitized by Google

Verband in Staffelformation. Sie gelten für ein Verhältnis $\frac{L}{A} = 0{,}4$, d. h. für 120 m Schiffslänge bei 300 m Abstand oder 160 m bei 400 m Abstand und lassen




sich leicht für jedes beliebige Maß umrechnen. Zugrunde gelegt ist eine Torpedogeschwindigkeit von 30 kn, so daß sich das Verhältnis in Tabelle II, III, IV auf $^1/_3$, $^1/_2$, $^2/_3$ beläuft. Die Zahlen der Tabellen gelten also nicht nur für die im Kopf

Digitized by Google

angegebene Verbandsgeschwindigkeit, sondern bei anderer Torpedogeschwindigkeit für die im gleichen Verhältnis stehende Fahrt des Zieles und umgekehrt; z. B. ist Tabelle III ebenso richtig bei $v_t = 24$ kn und $v_s = 16$ kn, oder $v_t = 36$ kn und $v_s = 24$ kn.

Die wagerechten Reihen der Tabellen enthalten die Zahlen für die links angegebenen Formationen bzw. den in Strichen ausgedrückten Staffelwinkel $\alpha$, die senkrechten Reihen die Zahlen für den im Kopf angegebenen Schußrichtungswinkel $\beta$.

Beispiel: Schießt man gegen einen 10 kn laufenden, 2 Strich heranstaffelnden Verband mit einem Schneidungswinkel von 6 Strich vom Schlußschiff gerechnet gegen die feindliche Linie, so findet man in Tabelle II rechts unten in der senkrechten Reihe unter 6, in der wagerechten links unter 2 Strich heranstaffelnd die Zahl 38. Bei 120 m Schiffslänge, 300 m Abstand, den zugrunde gelegten Maßen, ist diese Zahl die wahrscheinliche Trefferprozentzahl. Bei 180 m Schiffslänge und 400 m Abstand wäre sie mit $\frac{45}{40}$ zu multiplizieren (siehe Tabelle I). Das Ergebnis ist 43 Prozent.

Tabelle II.

| Formation | Strich | Fahrt des Verbandes 10 kn | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | vom Spitzenschiff | | | $\beta$ | vom Schlußschiff | | |
| | | 2 | 4 | 6 | 8 | 6 | 4 | 2 |
| Dwarslinie ablaufend | 8 | 740 | 78 | 25 | 0 | 25 | 77 | 740 |
| Abgestaffelt um $\alpha$ Strich | 6 | 500 | 92 | 48 | 22 | 0 | 38 | 357 |
| | 4 | 246 | 85 | 55 | 39 | 22 | 0 | 102 |
| | 2 | 110 | 64 | 50 | 43 | 36 | 27 | 0 |
| Kiellinie | 0 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| Herangestaffelt um $\alpha$ Strich | 2 | 0 | 18 | 27 | 33 | 38 | 44 | 56 |
| | 4 | 26 | 0 | 13 | 23 | 32 | 43 | 60 |
| | 6 | 41 | 15 | 0 | 12 | 23 | 36 | 58 |
| Dwarslinie anlaufend | 8 | 52 | 27 | 12 | 0 | 12 | 27 | 52 |

Tabelle III.

| Formation | Strich | Fahrt des Verbandes 15 kn | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | vom Spitzenschiff | | | | vom Schlußschiff | | |
| | | 2 | 4 | 6 | 8 | 6 | 4 | 2 |
| Dwarslinie ablaufend | 8 | — | 138 | 36 | 0 | 36 | 138 | — |
| Abgestaffelt um $\alpha$ Strich | 6 | — | 151 | 62 | 28 | 0 | 62 | — |
| | 4 | 1230* | 113 | 65 | 44 | 27 | 0 | 510* |
| | 2 | 148 | 72 | 56 | 46 | 39 | 30 | 0 |
| Kiellinie | 0 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| Herangestaffelt um $\alpha$ Strich | 2 | 0 | 17 | 25 | 31 | 36 | 41 | 50 |
| | 4 | 18 | 0 | 12 | 21 | 29 | 38 | 50 |
| | 6 | 34 | 13 | 0 | 11 | 20 | 32 | 47 |
| Dwarslinie anlaufend | 8 | 42 | 24 | 11 | 0 | 11 | 24 | 42 |

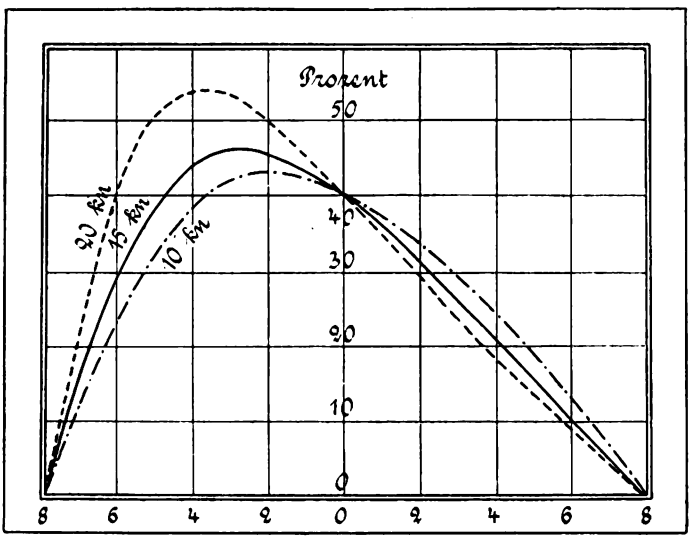
Digitized by Google

Tabelle IV.

| Formation | Strich | Fahrt des Verbandes 20 kn | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | vom Spitzenschiff | | | | vom Schlußschiff | | |
| | | 2 | 4 | 6 | 8 | 6 | 4 | 2 |
| Dwarslinie ablaufend . . . . . | 8 | — | 610 | 58 | 0 | 58 | 610 | — |
| Abgestaffelt um $\alpha$ Strich . . . . | 6 | — | 450 | 89 | 40 | 0 | 170 | — |
| | 4 | 412* | 170 | 82 | 54 | 47 | 0 | — |
| | 2 | 237 | 67 | 60 | 50 | 60 | 28 | 0* |
| Kiellinie . . . . . | 0 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| Herangestaffelt um $\alpha$ Strich . . | 2 | 0 | 16 | 24 | 29 | 34 | 38 | 45 |
| | 4 | 24 | 0 | 21 | 19 | 26 | 34 | 43 |
| | 6 | 33 | 12 | 0 | 9 | 20 | 28 | 40 |
| Dwarslinie anlaufend . . . . | 8 | 36 | 21 | 10 | 0 | 10 | 21 | 36 |

Anmerkung. Die Zahlen über 100 geben ein Maß für den Grad der Überdeckung der Nachbarschiffe. Beim Zeichen * findet gänzliche Deckung der gesamten Linie statt. In den nicht ausgefüllten Feldern ist ein Treffen der Linie nur möglich, wenn die Torpedobahnen vor dem Spitzenschiff durchgehen und die Linie gewissermaßen in das Torpedofeld hineinläuft.

Abbild. 10.




Es wird beim Betrachten der Tabellen sofort auffallen, daß die oberen Zahlenwerte — für Abstaffeln — im allgemeinen größer sind als die entsprechenden der unteren Hälfte. Man hat hier den zahlenmäßigen, exakten Beweis für die bekannte und schon aus den Trefferbergdiagrammen für 70° und 110° Schneidungswinkel hervorgehende Tatsache, daß ein auflaufender Torpedo größere Treffaussichten hat als der entgegenkommende. Das Verhalten der Trefferzahlen beim Schuß senkrecht zur Linie ist zur besseren Veranschaulichung im Diagramm Nr. 10 für alle Staffelwinkel

Digitized by Google

graphisch dargestellt. Man sieht, daß die Höhepunkte der drei Kurven für 10, 15 und 20 kn Schiffsgeschwindigkeit alle auf der linken Seite, der des Abstaffelns, liegen, ferner, daß erst nach einer Kursänderung von $3^1/_2$, $4^3/_4$ und 6 Strich die Prozentzahlen wieder zu dem für die Kiellinie geltenden Wert (40 Prozent) abfallen.

Die verschiedene Wirkung des Abstaffelns und Heranstaffelns prägt sich um so schärfer aus, je höher das schon auf S. 426 besprochene Verhältnis $\frac{v_s}{v_t}$ ist, d. h. je größer die Verbandsfahrt oder je kleiner die Torpedogeschwindigkeit ist.

Selbstredend muß der Torpedoschütze die Sicherheit haben, daß auch die auflaufenden Torpedos die feindliche Linie überhaupt erreichen, und muß entsprechend näher an sie herangehen. In Tabelle V sind die Schießentfernungen für eine Laufstrecke von 10000 m und die Schußrichtung senkrecht zur Linie errechnet.

Tabelle V.

**Mindestschußentfernungen gegen heran- oder abstaffelnde Verbände in Metern.**

| kn | Abstaffeln | | Kiellinie | Heranstaffeln | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 4 | 2 | | 2 | 4 |
| 10 | 7640 | 8730 | 10000 | 11270 | 12360 |
| 15 | 6460 | 8090 | 10000 | 11910 | 13540 |
| 20 | 5290 | 7450 | 10000 | 12550 | 14710 |

Man sieht, daß es sich hier um recht beträchtliche Unterschiede handelt.

Im Anschluß an die Entfernungsänderung soll noch die Tatsache eines direkten Zusammenhanges zwischen Prozentzahl und Zeiteinheit nicht unerwähnt bleiben, mehr als Merkwürdigkeit, denn als militärisch wichtiger Punkt. Aus den Abbild. 6 bis 9 geht hervor, daß vom Augenblick des Durchganges einer Torpedosalve durch die Stevenlinie bis zum Auftreffen des letzten Torpedos im Punkte ein Zeitraum proportional der Strecke ED vergeht. Bei gleichem, aber entgegengesetzt gerichtetem Staffelwinkel, also beim Heran- und Abstaffeln z. B. um 4 Strich, ist das Verhältnis von ED : OD, also von Zeit : Trefferfläche stets gleich. Also sind die Trefferzahlen pro Zeiteinheit für Heran- wie für Abstaffeln die gleichen, die Trefferprozente dagegen im ersten Falle erheblich kleiner. Die Gesamtsumme der vielen kleinen Zeitunterschiede wird beim Torpedoschuß schon durch das nähere Herangehen bzw. Schießen aus größerer Entfernung (Tabelle V) berücksichtigt. Der einzelnen kurzen Zeitspanne vom ersten bis zum letzten Treffer jeder ideellen Torpedosalve kommt aber keine Bedeutung zu. Sie verschwindet neben der so langen Gesamtlaufzeit. Dagegen sind die Prozentzahlen selbst infolge des geringen Torpedovorrates von allerhöchster Wichtigkeit.

Ist ein Verband nicht schiffsweise, sondern in Teilverbänden gestaffelt, wie die nachstehende Zeichnung andeutet, so ergeben sich die folgenden Überlegungen:

Digitized by Google

Die Abstände der Flaggschiffe A, B, C, D werden in der Regel gleich der Länge der einzelnen Verbandsteile sein, damit das Ganze zu einer Linie einschwenken kann, also Teilverbandslänge L′ = Kolonnenabstand A′. Beide Werte heben sich in der Prozentformel gegenseitig. Hierbei wäre der einzelne Unterverband als ein geschlossenes Ziel anzusehen. Das ist er aber nicht, sondern besitzt nur eine „Dichte" von $\frac{L}{A} = \frac{\text{Schiffslänge}}{\text{Schiffsabstand}}$. Wir kommen also auch unter diesen Verhältnissen zu der ursprünglichen Formel.

Faßt man nun zum Schluß noch einmal den Gesamteindruck der einzelnen Ausführungen zusammen, so wird man eine gewisse Überraschung über die recht erhebliche Größe der Prozentzahlen kaum verleugnen können. Denn die Werte gelten für jede Entfernung, auch die allerhöchste, innerhalb der Torpedolaufstrecke. Beim Vergleich mit den auf große Entfernung sinkenden Treffaussichten der Artillerie, die noch dazu mehr unter den Witterungsverhältnissen zu leiden hat, muß man die Überlegenheit der Torpedowaffe durchaus anerkennen — wenigstens theoretisch. Denkt man sich dann die gewaltige Wirkung jedes einzelnen Treffers hinzu, so wird klar, wie schnell sich unter Umständen Lücken in der Gefechtslinie zeigen werden. Die richtige Ausnutzung dieser furchtbaren Waffe, die Entwicklung des Torpedos überhaupt ist eines der wichtigsten Probleme der modernen Seekriegswissenschaft, gleich interessant dem Theoretiker am Schreibtisch wie dem praktischen Taktiker auf der Kommandobrücke. Auch Friedensarbeit kann viel zu seiner Lösung beitragen und im Kriege Früchte zeitigen. Denn „der beste Einfall auf dem Schlachtfelde ist oft nur eine Erinnerung".

Digitized by Google

# Französische Ansichten über die Kriegsaufgaben der französischen Flotte.

Nachdem in Frankreich erst vor etwa einem Jahre ein langfristiges Flottengesetz in der Art des unserigen angenommen worden ist, wird schon jetzt seine Erweiterung vorbereitet. Im Märzheft ist über diese Bestrebungen und die eingebrachten Vorschläge näher berichtet worden. Über die zweckmäßige Verwendung dieser zu schaffenden Seemacht hat sich der Urheber des Gesetzentwurfs, M. de Lanessan, eingehend geäußert.

Es ist interessant, seine Gedankengänge mit anderen der französischen Fachliteratur zu vergleichen. Zunächst verdienen einige Ausführungen des bekannten Marinepolitikers und Abgeordneten Charles Bos Erwähnung.

Unter der Annahme eines deutsch-französischen Krieges, in dem die Flotte Frankreichs von der deutschen geschlagen worden ist und seine Armee die erste Schlacht gewonnen hat, sagt er: „Wie soll man für 3 oder 4 Mill. Mann die Nahrungsmittel beschaffen? Wie soll man eine Bevölkerung verpflegen, die nichts hervorbringen kann, weil sie keine Arbeit findet, und deren Lebensmittel von dem Heere beansprucht werden? Die Blockade unserer Häfen durch deutsche Kreuzer würde neutrale Schiffe hindern, uns Proviant zu bringen . . . . Unsere Kolonien wären verloren, denn die siegreiche deutsche Flotte würde die Verbindung zwischen dem französischen Nordafrika und dem Mutterlande unterbrechen. Die Besatzungsarmee von Algier und Tunis würde auf ihre dort vorhandenen Proviantbestände beschränkt sein und könnte sich nicht lange gegen ein deutsches Invasionsheer halten. Und beim Friedensschluß würden auch unsere anderen Besitzungen fortgenommen" („Vie Maritime" 25. April 1912).

Nach diesen Sätzen zu schließen, hätte also eine französische Flotte als Zweck ihres Kampfes um die Seeherrschaft anzusehen: 1. Freihalten der französischen Häfen von einer Blockade oder Blockieren fremder Häfen. 2. Aufrechterhaltung der Verbindung mit den Kolonien, besonders mit Französisch-Nordafrika, gegebenenfalls Unternehmungen gegen fremde überseeische Besitzungen.

Diesen und ähnlichen Ausführungen wird von anderen Schriftstellern entgegengehalten, daß eine solche Tätigkeit auf den Ausgang des Festlandskrieges, bei dem doch allein die Entscheidung liege, keinen Einfluß habe, daß also die Unterhaltung eines so kostspieligen Kriegswerkzeuges, wie es eine Flotte ersten Ranges ist, sich nicht lohne.

Eine Kritik dieser Art und gleichzeitig einen weitgehenden Überblick mit durchdachten Vorschlägen für die Ausnutzbarkeit einer französischen Flotte gibt Capitaine Sorb in seinem Werk „La Doctrine de Défense nationale" (Paris 1912). Er bespricht dort eingehend die Gestaltung eines Zukunftskrieges gegen Deutschland und äußert sich in Kapitel VIII über die Verwendung der deutschen und der englischen Flotten. Er fährt dann fort:

„In Frankreich ist der Begriff der Nutzbarkeit einer Kriegsflotte nicht im entferntesten ebenso klar." Armeeoffiziere seien der Ansicht, daß die Rolle der Flotte

Digitized by Google

in diesem Kriegsfalle gleich Null sei, denn der Handel sei einen ausgedehnten Schutz nicht wert, und das Schicksal der Kolonien werde auf dem europäischen Festlande entschieden.

Er führt eine größere Anzahl von in der Öffentlichkeit häufig vorgebrachten Begründungen für die Notwendigkeit einer Flotte an, die er kritisch betrachtet und, als zu allgemein und unklar gefaßt, verwirft. Auch die oben von Charles Bos angeführten Gründe rechnet er hierzu und meint, daß man ihretwegen nicht die für die Verstärkung der Armee notwendigen Gelder und Mannschaften dieser entziehen und für die Flotte aufwenden dürfe. Er verlangt knappe und klare Antworten auf die Fragen nach Verwendung der Flotte gegen Deutschland.

„Wenn man dieses Problem zunächst einseitig betrachtet, nämlich nur die Rolle der Flotte in einem Festlandskriege, so erscheint es schwierig, der öffentlichen Meinung irgendeine Überzeugung beizubringen, weil diejenigen, die diese Frage behandeln, sie ganz verschieden auffassen . . . Deswegen wollen wir drei Gruppen von Begründungen besprechen, welche die drei verschiedenen Hauptgedankengänge darstellen."

Es sind dies kurz gefaßt folgende Punkte: 1. (Auch von Bos angeführt.) Die See ist eine überall brauchbare Zufahrtstraße. Wenn die Flotte diese offenhält, so ist auch nach zunächst eintretenden Niederlagen noch ein lange dauernder und Erfolg versprechender Widerstand möglich.

2. (Vgl. M. de Lanessan.) Schutz der Küsten gegen deutsche Landungen, die in der Absicht unternommen werden könnten, die an der deutsch-französischen Grenze aufmarschierte Armee zu umgehen.

3. Behauptung der Seeherrschaft im Mittelmeer, um den Transport von Truppen aus Nordafrika zu rechter Zeit zu ermöglichen und die dortigen Besitzungen gegen österreichisch-italienische Unternehmungen zu sichern.

Auch diese drei Begründungen werden von Sorb verworfen. Seine Gedankengänge seien zu 1 und 2 kurz wiedergegeben, zu 3 ausführlicher mit Rücksicht auf die kürzlich erfolgte Zusammenziehung der französischen Flotte im Mittelmeer.

Zu 1. Die Wichtigkeit des Seeverkehrs wird von Sorb nicht geleugnet. Er macht sich durchaus hierin die von allen Seestrategen vertretenen Leitsätze zu eigen. Er glaubt aber, daß ein deutsch-französischer Krieg nicht so lange dauern wird, daß er den Ausfall des Seeverkehrs auf die französische oder auch, im Falle französischer Überlegenheit zur See, auf die deutsche Volkswirtschaft hinreichend wirksam werden läßt. Frankreichs Seeverkehr sei ferner nicht von so bedeutender Wichtigkeit, und die deutsche Flotte besitze überdies nicht die nötigen Mittel, um ihn gänzlich zu verhindern. Anderseits sei die Küste des Deutschen Reiches sehr schwer zu blockieren, und seine Volkswirtschaft würde bald Wege über neutrale Häfen benutzen. Während aber die Größe der deutschen Handelsflotte die Aufwendung sehr bedeutender Mittel für ihren Schutz durch eine starke Kriegsflotte rechtfertige, sei für Frankreich dieser Faktor zu geringfügig.

Zu 2. Zur Verteidigung der französischen Küste gegen eine deutsche Landung genügen Minen und Torpedos. Sollte sie aber versucht werden, ehe die französische



Digitized by Google

Mobilmachung beendet sei, so würde der einzige Erfolg darin bestehen, daß die dazu verwendeten Landstreitkräfte an der französischen Küste sofort festgelegt würden, ohne irgendwelchen bedeutenden Schaden auszuüben, und daß sie auf dem Hauptkampfplatze an der lothringischen Grenze, wo sie für die Herbeiführung einer Entscheidung bitter nötig seien, fehlen würden. Aus diesem Grunde würde eine solche Landung voraussichtlich nie unternommen werden.

Zu 3. Auch bei diesem Punkt legt Sorb nur wenig Wert auf die wirtschaftliche Bedeutung des Mittelmeeres für Frankreich. Er zieht nur den militärischen Wert einer gesicherten Verbindung mit den nordafrikanischen Besitzungen für die frühzeitige Überführung des 19. Armeekorps sowie eingeborener Truppen in Rechnung. „Es ist unbestreitbar, daß die rechtzeitige Ankunft bedeutender Streitkräfte aus Nordafrika sehr wertvoll wäre, da sie zu einem glücklichen Ausgang der ersten großen Schlacht beitragen würde." (S. 314.)

Diese Transporte werden aber nicht, wie zuweilen auch angenommen wird, von der deutschen Flotte bedroht, sondern nur von der österreich-ungarischen und der italienischen. Die deutsche Flotte schaltet Sorb bei den Betrachtungen über das Mittelmeer aus: „Man stelle sich die Deutschen mit ihrem Sinn für das Planmäßige vor, wie sie ihre Flotte in See schicken, um einen Sprung ins Ungewisse zu tun, indem sie Gefahr laufen, vor Gibraltar ohne Nachricht von ihren Verbündeten anzukommen; wie sie eine Schlacht liefern wollen so fern von ihren Stützpunkten, sich der Gefahr aussetzend, nicht mehr den nötigen Kohlenvorrat für die Rückkehr nach den deutschen Häfen zu haben, wenn die Ereignisse sie zur Vermeidung der Schlacht bestimmen.

Man wird also im Mittelmeer auch „mit österreichischen und italienischen Geschwadern zu kämpfen haben; einzeln, wenn man sich auf sie stürzen kann, ehe sie sich vereinigt haben; zusammen, wenn ihre Vereinigung nicht verhindert werden konnte."

Ehe die afrikanischen Transporte ins Werk gesetzt werden können, muß diesen Gegnern gegenüber die Seeherrschaft sichergestellt sein. „Wir würden keinen Augenblick das Verbrechen für zulässig halten, über das Mittelmeer Truppentransporte zu schicken, ohne durchaus der Sicherheit ihrer Uberfahrt gewiß zu sein. Das Wort Verbrechen ist nicht zu stark. . . . Gewisse Militärs, die hinsichtlich des Seekrieges wenig auf dem laufenden sind, bilden sich gern ein, daß nur geringe Nachteile beständen, wenn wir nicht diese hier verlangte unbedingte Gewißheit hätten. Einige Transporte würden genommen, sagen sie, aber die Mehrzahl würde am Bestimmungsort ankommen . . . Kann man es bei Beginn eines Feldzuges leichten Herzens in den Kauf nehmen, daß ganze Truppentransporte sich der Gefahr aussetzen, nicht genommen, sondern mit Mann und Maus in den Grund gebohrt zu werden?" (S. 320.)

„Die unbeschränkte Seeherrschaft ist also wenigstens für die Dauer der Truppentransporte zunächst zu gewinnen. Wie aber, wenn die beiden Mittelmeer-Dreibundmächte zunächst sich nicht feindlich zeigen oder wenigstens nicht offensiv vorgehen? Wahrscheinlich wird dann die Marine die Verantwortung nicht zu übernehmen wagen, die Truppentransporte über das Mittelmeer anzuraten, solange die italienische Flotte unversehrt und in ihren Bewegungen unbehindert ist. Wieviel Zeit wird nötig sein, um ihrer Neutralität sicher zu sein oder sie auf die Defensive zu beschränken?"

Digitized by Google

Schließlich angenommen, daß die Schlachtflotten der Dreibundmächte vernichtet sind, so ist immer noch nichts gewonnen, da in gleichem Maße wie Linienschiffe und Kreuzer einige wenige Unterseeboote und Torpedoboote imstande sind, die Transporte zu gefährden. Von Maddalena aus würden diese Fahrzeuge die Straße von Bonifacio, das Tyrrhenische Meer, den Golf von Lion, überhaupt das ganze westliche Mittelmeer beherrschen.

Allerdings würden diesen Waffen französische gleicher Art entgegenstehen, indessen kommt Capitaine Sorb zu dem Schluß, dies würde höchstens dazu führen, das ganze westliche Mittelmeer für Kriegschiffe und Transportdampfer, wie auch für Kauffahrteischiffe unbenutzbar zu machen, es zu neutralisieren.

Auch von einem Angriff der französischen Hochseeflotte auf die italienische Küste verspricht Sorb sich keinen Einfluß auf die Landkriegführung, da bei weitem die meisten Truppen Italiens im Norden ständen, also ihre rechtzeitige Ankunft an der französisch-italienischen oder auch französisch-deutschen Grenze nicht durch Zerstörung italienischer Küstenbahnen verhindert werden könnte.

Also auch im Mittelmeer wäre die Tätigkeit einer französischen Flotte wertlos für den Ausgang eines Festlandskrieges.

Bemerkenswert ist an den interessanten Auslassungen Sorbs unter anderem, wie sehr er sich in seinem Urteil über die Wichtigkeit des ungehinderten Seeverkehrs auf die Annahme einer kurzen Kriegsdauer verläßt. Im Zusammenhang hiermit darf nicht unerwähnt bleiben, daß ohne die überseeische Zufuhr Frankreich 1870 den Krieg als Republik längst nicht in der Weise hätte ausdehnen können, wie es tatsächlich geschehen ist.

In seinen weiteren Ausführungen stellt Sorb sich aber auf einen bisher in Frankreich nur selten vertretenen Standpunkt, bezeichnet es als falsch, ein Land lediglich für einen einzelnen Kriegsfall vorzubereiten, ohne die Möglichkeiten anderer, vielleicht erst späterer Konflikte im Auge zu behalten. „Kein Zweifel besteht, daß wir zunächst alle unsere Mittel, alle unsere Anstrengungen darauf verwenden müssen, uns von der deutschen Gefahr zu befreien. Aber diese unvermeidliche Notwendigkeit sollte uns nicht daran hindern, unsere Aufmerksamkeit auch anderen Möglichkeiten zuzuwenden, die, vielleicht weniger naheliegend, doch ernste Folgen haben könnten."

Um über diese anderen Möglichkeiten sich Klarheit zu verschaffen, untersucht Sorb die augenblickliche politische Weltlage und ihre Entstehung und kommt zu dem Schluß: Der nächste Krieg Frankreichs ist voraussichtlich gegen Deutschland gerichtet. Dabei kann es auf Rußland und vielleicht auch auf England als Freunde, auf Österreich-Ungarn und vielleicht auch auf Italien als Gegner rechnen. Die Teilnahme Englands als Verbündeter erklärt sich aber lediglich aus der in jenem Lande herrschenden Furcht vor dem aufstrebenden Deutschland. Ist die Ursache hierfür infolge einer deutschen Niederlage geschwunden, so ist damit auch die Grundlage für das gute Verhältnis Frankreichs zu England fortgefallen, und es ist daher über die Gestaltung der Beziehungen zu dieser Macht noch nichts vorauszusehen.

In diesem Kriege würde England sein Hauptaugenmerk auf Vernichtung des deutschen Handels gerichtet haben, um Deutschland die Mittel zu nehmen, nach dem Kriege wieder eine bedeutende Kriegsflotte zu erbauen. „Man stelle sich in jenem



Digitized by Google

Augenblick die Lage Frankreichs vor. Angesichts eines Englands, das stärker sein würde als je! . . . . . Sind unsere Kolonien dann nicht vollkommen der Willkür unseres Nachbarstaates ausgesetzt?" „Möge er auch noch so gute Absichten haben, so kann er doch durch die Macht der Umstände gezwungen sein, seine Politik zu ändern." Ein etwaiger Konflikt mit dieser Macht würde sich aber vollkommen zur See abspielen, und Frankreich müßte auf energische Angriffe auf seine Kolonien gefaßt sein, da die englische Armee dazu durchaus die nötige Stärke hätte.

Die Sicherung der Kolonien könnte lediglich durch die Flotte bewerkstelligt werden. Örtliche Befestigungen und Kolonialtruppen sind eine wertvolle Unterstützung der Kolonialverteidigung, aber ohne die regste Tätigkeit einer Flotte wären sie in jedem Überseegebiet allein auf sich angewiesen, da ihre Verbindungen nach der Heimat sofort abgeschnitten werden würden, sie müßten früher oder später den konzentrierten Angriffen des alle Wege beherrschenden Gegners unterliegen.

Für diesen Kriegsfall ist also eine starke Flotte unentbehrlich. Aber „eine Flotte läßt sich nicht im Nu schaffen. . . . . Wäre es nicht klug, von langer Hand dieses Kriegsmittel vorzubereiten, das unerläßlich ist, um uns den Bestand unseres Kolonialreiches zu sichern? Um so mehr als, wie es Ch. Bos so trefflich hervorgehoben hat, die Unterhaltung der Marine hauptsächlich sich auf eine Geldfrage beschränkt und Frankreich glücklicherweise reich genug ist, um eine Flotte zu bezahlen."

Die wichtigsten Kolonien Frankreichs sind die in Nordafrika gelegenen, und der kürzeste Weg nach ihnen führt durchs Mittelmeer. Dort aber ist, wie schon ausgeführt wurde, das Tätigkeitsfeld von Torpedobooten und Unterseebooten. „Das Mittelmeer ist neutralisiert." Diese wichtigen Besitzungen grenzen aber auch an den Atlantischen Ozean, und daher wird dort der Schauplatz künftiger Geschwaderkämpfe sein, und für diese muß die Flotte gebaut und vorbereitet sein.

„Es ist nur natürlich, daß wir, wenn wir diese Flotte besitzen, sie auch in einem Kampfe mit Deutschland zu benutzen suchen. . . . Ihr Endzweck ist und bleibt aber die Verteidigung gegen England, denn in einem Kriege gegen Deutschland fehlt ihr jedes nennenswerte Operationsziel."

„Ist es ein wahnsinniger Gedanke, gegen die übermächtige Flotte Englands kämpfen zu wollen?"

Ein Krieg Englands gegen Deutschland würde die englische Seemacht schwer geschädigt haben. „Aber nicht nur nach dem Kriege gegen Deutschland würde sich jene Macht in hinreichendem Maße plötzlich geschwächt sehen können, so daß unsere mit Sorgfalt gepflegte Marine mit einem Schlage eine beachtenswerte Kraft darstellen könnte. Andere Umstände können Großbritannien veranlassen, seine Kräfteverteilung zu ändern und in außereuropäische Gewässer Linienschiffe zu schicken, die dann an dem Kampfe der beiden Hauptflotten nicht mehr teilnehmen könnten."

Besonders aber könnte Nutzen gezogen werden aus der vorteilhaften Lage Frankreichs gegenüber England. „Die Flottillen wären in angebrachter Weise (justicieusement) zu verwenden . . . . Der Angriff auf die englischen Handelsverbindungen wäre anzusetzen, nicht, wie dabei gleich bemerkt werden muß, als Haupthandlung des Krieges, sondern als ein Mittel, die Engländer zur Teilung ihrer Kräfte zwecks Sicherung der ihnen so unentbehrlichen Seestraßen zu zwingen. Wenn

Digitized by Google

wir dann eine Flotte von Linienschiffen in Bereitschaft hielten, um im gegebenen Augenblick damit zu schlagen, so würden wir uns, wie man dann sehen würde, in recht vorteilhafter Lage befinden." Die Möglichkeit eines Erfolges liegt also durchaus vor, da immerhin mit starken Verlusten auf englischer Seite bei dem vorhergegangenen Kampfe mit der deutschen Flotte zu rechnen wäre.

Hiermit leitet Sorb seinen Schluß ein, der darauf hinausläuft, daß für Frankreich eine Besorgnis vor der Entwicklung der deutschen Flotte durchaus nicht gerechtfertigt sei, sondern daß deren Vorhandensein in gewissem Sinne für Frankreich günstig wirke. „Diese Marine bedroht unsere Kolonien nicht (weil lediglich unser Heer sich gegen die deutschen Absichten zu verteidigen hat). Sie hält aber jede andere Macht im Zaum, die Pläne gegen unser Kolonialreich haben könnte. Man kann in der Tat mit Bestimmtheit sagen, daß, solange die deutsche Flotte unversehrt im jetzigen Machtzustande verbleibt, keine Seemacht, deren Bestand und Gedeihen mit der Stärke ihrer Kriegsmacht verknüpft ist, es wagen würde, diese zu gefährden und sich einer Schwächung in einem Kriege gegen Frankreich auszusetzen. Sie hätte die Aussicht, eines Tages gegen die deutsche Marine kämpfen zu müssen, deren Ehrgeiz und Macht von Tag zu Tag wächst. Allerdings nur, wenn unsere Flotte die nötige Stärke hätte, um jedem Angreifer die Rechnung nahezulegen, ob ein Sieg über uns nicht zu teuer zu erkaufen ist, ob er nicht nachher zu sehr geschwächt wäre, um sich in der Folge mit der deutschen Flotte messen zu können." Mit der Erwähnung dieses „Risikogedankens" möge die lediglich berichtende Wiedergabe dieser interessanten Ansichten eines französischen Offiziers abgeschlossen sein.

Frobenius, Kapitänleutnant.

Digitized by Google

# Hygiene der Seekriegsverletzungen.

## Maßnahmen zur Besserung des Ausganges von Seekriegsverletzungen.*)

Von Marine-Oberstabsarzt Dr. zur Verth, Kiel.

Dem Titel „Hygiene der Seekriegsverletzungen" mußte ein Untertitel beigefügt werden, weil er allein nicht verständlich schien. Die „Hygiene der Seekriegsverletzungen" ist eben ein neuer,**) bis dahin nur hin und wieder gestreifter und in einzelnen Zügen praktisch angewendeter, ausschließlich dem Seekrieg eigener Zweig der ärztlichen Kriegswissenschaft, der, wohlüberlegt und planmäßig durchgeführt, nicht ohne wohltätige Ergebnisse bleiben wird.

Sehr verschieden von denen der Armee geben die eigentümlichen Verhältnisse an Bord der vorbereitenden Hygiene ein weites Betätigungsgebiet zur Besserung des Ausganges von Kriegsverletzungen. Ich brauche diese Unterschiede im einzelnen nicht auszuführen. Sie gipfeln darin, daß der Seekrieg eine reichliche Heranziehung aller hygienischen Hilfsmittel gestattet, daß der Ort der Gefechtsstation jedes einzelnen gegeben ist und die Zeit des Eingreifens in das Gefecht sich im allgemeinen bestimmen oder wenigstens kurz vorher voraussehen läßt.

Bevor die Tätigkeit des vorsorgenden Hygienikers im Seekriege umgrenzt wird, bedürfen einige Vorfragen der Beantwortung: Wie sehen die Seekriegsverletzungen aus, wie pflegt ihre Heilung zu verlaufen und woher stammen die Keime, die ihre Vereiterung verursachen?

Nach den Erfahrungen der Japaner sind etwa drei Viertel aller Seekriegsverletzungen Artillerieverletzungen. Von diesen werden etwa zwei Drittel hervorgerufen durch Granatsplitter und ein Drittel durch sogenannte indirekte Geschosse, das sind von Granaten oder von ihren Splittern in Bewegung gesetzte oder mitgerissene Schiffsteile oder frei umherliegende Gegenstände. Diese Granatsplitter nun und die indirekten Geschosse haben zackige, kantige, scharfe, unregelmäßige Form. Ein wesentlicher Teil des letzten Viertels der Seekriegsverletzungen ist durch Minen- oder Torpedoexplosion verursacht. Mehr als die Hälfte der Minenverletzungen sind auf indirekte Geschosse zurückzuführen.

Bei diesen Verletzungsursachen ist es nicht überraschend, daß im Gegensatz zu den meisten Verletzungen des Landkrieges das eigentliche Merkmal der Seekriegsverletzung Quetschung, Zerreißung und Zermalmung ist. Dazu kommt in vielen Fällen chemische Schädigung der schon mechanisch gequetschten Gewebe durch Gase oder Reste von Sprengmitteln. Nun sind aber solche Quetschwunden mit nicht lebensfähigen, der Nekrose verfallenen Wundrändern der Infektionsgefahr in erheblichem Grade ausgesetzt.

---

*) Im Auszuge vorgetragen bei der Versammlung des Royal Institute of Public Health in Berlin am 25. Juli 1912.

**) Einzelne der weiterhin empfohlenen Maßnahmen wurden von den Japanern im russischen und auch schon im chinesischen Kriege angewendet, systematisch erweitert wurden sie nicht. In besonders günstigen Fällen werden auch bei der Armee einige der in der Folge mitzuteilenden Vorschläge durchführbar sein.

Digitized by Google

Eitererreger galten lange Zeit als ubiquitär. Neuere Untersucher, von denen ich besonders Zangemeister nenne, haben diese Ansicht eingeschränkt und dadurch eigentlich erst die Wege gewiesen, die ihre Bekämpfung ermöglichen. Die eine, weniger häufige Art der Eitererreger, die Streptokokken, sind in der Umgebung des Menschen, z. B. an Vorhängen, Wänden, Fußböden recht selten und auf der Haut gesunder Menschen spärlich. In der Umgebung von Kranken mit streptokokkenhaltigen Wundsekreten findet sich im Gegensatz dazu ein geradezu verblüffender Reichtum an Streptokokken. Die andere, gegen Austrocknung widerstandsfähigere Art, die Staphylokokken, sind auch unter gewöhnlichen Umständen in der Umgebung des Menschen reichlicher vorhanden, in entsprechenden Massen gehäuft aber in der Nähe von Staphylokokkeneiterungen. Nach Thalmanns Untersuchungen bedingen in der Armee in erster Linie lakunäre Mandelentzündungen die Verbreitung der pyogenen Staphylokokken. Jedenfalls steht das eine fest, daß auch für die Wundkeime der Träger und Verbreiter in erster Linie der Mensch selbst ist.

Der dritte zum Zustandekommen der Wundvereiterung nötige Faktor, die Infizierung der Wunde mit Keimen, ist durch die Berührung der Wunden mit sekundären Geschossen, mit dem Deck, auf das der Verwundete fällt, mit dem Arm des Trägers und in mancherlei anderer Art gegeben.

Tatsächlich wird aus den japanischen Lazaretten und besonders von den russischen Schiffen berichtet, daß nahezu kein im Seekriege ernstlich Verletzter der Infektion entging. Nur eine Zahl möge das verdeutlichen; schwer verletzte Japaner, die wieder dienstfähig in die Reihen der Kämpfenden zurückkehrten — also eigentlich nur mittelschwer Verletzte —, gebrauchten im russischen Kriege nahezu 4 Monate bis zur Dienstfähigkeit, eine Zeit, deren Länge nur durch hartnäckige, die Heilung verzögernde Eiterungen erklärlich ist.

Diese Infektion nun hintanzuhalten, dadurch manchem Seekriegsverletzten das Leben zu erhalten und anderen die Leidenszeit zu verkürzen, darin liegt die vornehmste Aufgabe der vorsorgenden Gefechtshygiene. Den Charakter der Verletzungen kann sie nicht ändern. Die Berührung von Wunden mit nicht keimfrei gemachten Gegenständen, z. B. dem Deck, das dem Verletzten als Unterlage dient, ist vielfach nicht zu vermeiden. Der Versuch, diese Berührung einzuschränken, ist Sache der unmittelbaren ärztlichen Belehrung sowie des Verwundetentransports und der Verwundetenversorgung. Ich scheide sie von meiner Besprechung aus. Wie es möglich ist, den Kämpfer im Seekriege und seinen Kampfplatz, das Schiff, zu entkeimen, soll Gegenstand der folgenden Untersuchungen sein.

Das erste Erfordernis ist die Verstopfung der Keimquelle. Gerade die an Bord so häufigen geringen Eiterungen der Hände und Füße, die ohne ärztliche Behandlung und ohne Verband bleiben, sind die ergiebigsten Keimlieferanten. Mit ihnen wetteifern akute und chronische Mittelohreiterungen und Katarrhe der Schleimhäute, besonders der Mandeln. Zu ihrer schnellen Entdeckung und Ausschaltung sind Belehrungen und Musterungen der Mannschaft und zielbewußte Behandlung die besten Mittel. Kleine, schnell heilende Eiterungen werden mit sicheren, gegen Verstreuung der Keime schützenden Verbänden bedeckt. Längerer Dauer oder größerer Ausdehnung verdächtige Eiterungen und akute sowie hartnäckige chronische Katarrhe und Ohr-

Digitized by Google

eiterungen gehören ins Lazarettschiff oder ins Landlazarett. Die kleinsten Wunden werden sorgfältig bedeckt, dadurch vor Infektion geschützt und zugleich die Verstreuung ihres Wundsekrets verhütet. Alle gebrauchten Verbandstoffe, besonders eiterbesudelte, werden gesammelt und ohne Verzug verbrannt oder in See über Bord geworfen. Leute mit lakunären Mandelentzündungen sind noch lange Streptokokkenträger. Sie bedürfen sorgfältiger Nachbehandlung.

Auch bei größter Sorgfalt wird es nicht gelingen, alle Keimträger zu entdecken und auszuschalten. Die nächste Sorge ist es daher, den verstreuten Keimen nachzustellen und sie unschädlich zu machen. Es ist dabei ganz unwesentlich, ob die Entkeimung durch Keimentfernung, also Waschung und Fortschwemmung, oder durch Keimtötung, also Desinfektion, vorgenommen wird. Die durch Waschung weggeschwemmten Keime gelangen mit dem gebrauchten Wasser in die offene See und fallen dort, ohne noch schaden zu können, der Vernichtung anheim. Beide Verfahren sind daher gleich willkommen. Wesentlich ist nur, daß tatsächlich eine Entkeimung stattfindet.

Gegenstand dieser Entkeimung ist zunächst die menschliche Haut. Es geht auf der einen Seite über das Maß hinaus, die Haut jedes Mitkämpfers so für das Gefecht vorzubereiten, wie man etwa einen Blinddarmkranken zum Bauchschnitt herrichtet, auf der anderen Seite ist es noch mehr verfehlt, sich der gegebenen Mittel der Hygiene nicht ausgiebig zu bedienen. Das beste mögliche Mittel ist Waschung mit fließendem, heißem, nicht salzhaltigem Wasser unter reichlicher Anwendung von Seife. Der beschränkte Süßwasservorrat und die hohen Kosten der Süßwasserbereitung schreiben zwar im Frieden Sparsamkeit im Wasserverbrauch an Bord vor, aber im Kriege müssen diese Gründe verstummen. Die Heizerbadekammern geben Gelegenheit zu Süßwasserbrausen, wovon für die ganze Besatzung im Frieden meist einmal wöchentlich Gebrauch gemacht wird. Für Kriegszeiten sollte man diese Badekammern reichlicher ausnützen und täglich jedem eine warme Süßwasserbrause mit Seifenreinigung zuteil werden lassen. Unbedingt notwendig aber wird das, wenn ein Gefecht zu erwarten steht. Reichliche Wassermengen zur Fortschwemmung der Keime sind das wesentlichste Erfordernis. Die desinfizierende Wirkung der Seife tritt in den Hintergrund. Hidaka u. a. haben nach Bädern eine Vermehrung der Hautkeime gefunden. Aber einmal handelt es sich dabei sicher um nicht pathogene Wasserkeime, anderseits kann man aus der Summe der Versuche schließen, daß diese Vermehrung nur scheinbar ist und dadurch zustande kommt, daß die Keime auch der tieferen Hautschichten durch die Auflockerung der Oberhaut nachweisbar werden. Dann aber beziehen sich diese Untersuchungen auf die Wirkung der Bäder, während nach Übergießungen Keimverminderung festzustellen war. Abgesehen aber von der unmittelbaren Keimverminderung wirken Brausen und Bäder günstig durch die Resistenzerhöhung der Haut.

Läßt sich Frischwasser in genügenden Mengen nicht beschaffen, so tritt statt seiner die Fortschwemmung der Keime mit reichlichen Seewassermengen ein. An Keimarmut steht das Seewasser dem an Bord vorrätigen Süßwasser sicher nicht nach; doch gestattet es nicht den Gebrauch von Seife, läßt also alle in Fetthüllen verborgenen Keime unangetastet.

Es ist nicht überflüssig, in diesem Zusammenhange auch auf die Badeeinrichtungen der Offiziere hinzuweisen. Treten sie bei dem Kampf um den Raum

Digitized by Google

an Bord an Zahl, Zugänglichkeit, Lüftungsmöglichkeit und Einrichtung allzusehr zurück, so wird nicht nur im Frieden das Wohlbefinden der Offiziere gestört und ihr Reinlichkeitsbedürfnis eingeschläfert, sondern besonders auch im Kriege ihnen die dringend erforderliche Sauberkeit unmöglich gemacht.

Haupthaar und Bart, Finger- und Zehennägel sind als Lieblingsansiedlungsplätze für Keime und als Hindernis gründlicher Reinigung kurz zu halten.

Die notwendige Ergänzung der Sauberkeit am Körper sind *saubere Wäsche und saubere Oberkleider*. Teile der bedeckenden Kleider werden bei der Seekriegsverletzung überaus häufig mit in die Tiefe der Wunde gerissen. Ihr Keimgehalt kann unmittelbar ausschlaggebend werden für das Schicksal der Verletzten. Die Entkeimung der Kleider ist die schwierigste Aufgabe in der hygienischen Gefechtsvorbereitung. Gerade an Kleidern haften mit Vorliebe Keime. Staphylokokken sind an Seidenfäden und Leinwandläppchen bis zu einem halben Jahre lebensfähig. Wenn nicht andere, wichtigere Gründe den Ausschlag geben, empfiehlt sich bei der Auswahl der Kleider eine gewisse Rücksichtnahme auf das Verhalten des Tuches zu Bakterien. Glatt und fest gewebte leinene und baumwollene Stoffe sind die reinlichsten (*Hobein*). Sie nehmen am wenigsten Bakterien auf und ändern durch Waschen und Kochen ihre guten Eigenschaften nicht.

Der Vorschlag, für jeden Mann der Besatzung sterilisierte Kleider in Büchsen eingelötet vorrätig zu halten, ist kaum durchführbar. Antiseptika, mit denen man die Kleider versuchsweise imprägniert hat, sind zum Teil giftig, zum Teil durch ihren Geruch störend. Sie erinnern zu unwillkommener Zeit an Operationsbetrieb. Weiterhin sind sie in ihrer Wirkung unsicher, da sie schnell trocknen und damit unwirksam werden. Waschung der Kleider in 10prozentiger Schmierseifenlösung von 80 bis 85°*) tötet in 4 Minuten Sporenfäden ab (Behring), führt also zur Vernichtung sämtlicher Keime. Arbeiten in 80° heißer Seifenlösung ist aber für die nicht besonders daran gewöhnte Hand ausgeschlossen. Auch ist die Verabreichung heißen Wassers an Bord mißlich; ganz unmöglich ist es, das Waschwasser längere Zeit genügend heiß zu erhalten.

Die gewöhnlichen Schmierseifen des Handels haben beträchtliches Desinfektionsvermögen. Nach Untersuchungen *Reichenbachs* ist neben dem freien Alkali der Gehalt an gesättigten fettsauren Salzen für die Desinfektionswirkung ausschlaggebend. Die Keimabtötung kann auch hier wieder durch Keimfortschwemmung ohne Schaden ersetzt werden. Aber die zur Keimfortschwemmung unter Seifenverwendung notwendige Frischwassermenge läßt sich nicht beschaffen, und Salzwasser verbietet sich zum Kleiderwaschen, abgesehen von seiner Nichtlöslichkeit für Seife, noch aus mehreren Gründen.

Die geringe zur Zeugwäsche verfügbare Wassermenge an Bord hat noch andere Nachteile. Sie gestattet nur die Entfernung eines Teiles der angewendeten Seife, aber gerade an Stoffen, aus denen nicht alle Seifenreste gründlich ausgewaschen sind, haften die meisten Keime.

Die erwähnten Schwierigkeiten sind am besten zu umgehen durch *Verlegung der Kleiderwäsche an Land*. Die großen Waschanstalten der Küste mit Kochvorrichtungen sind ausgiebig heranzuziehen. Jeder Aufenthalt des Schiffes im Hafen ist dazu zu benutzen. Die Leibwäsche wird beschleunigt gekocht, gewaschen und vor

*) Überall Centigrade.

Digitized by Google

allem auch geplättet. Dem Plätten wohnt eine beträchtliche Keimabtötungsfähigkeit inne. Gebrauchte Bettwäsche und Handtücher werden füglich gegen reine ausgetauscht.

Anders, wenn Zentralwaschanlagen und Dampfdesinfektionsanlagen an Bord vorhanden sind. Es ist dann möglich, die Kleider besonders solcher Mannschaften, die der Geschoßwirkung erfahrungsgemäß am meisten ausgesetzt sind, immer von neuem zu desinfizieren, wenn ein Gefecht zu erwarten ist. In Papier eingeschlagen sind diese Kleider auch einige Tage lang steril zu erhalten. Vielleicht wird auch einmal geschossen, ohne daß steriliſiert ist. In anderen Fällen aber werden völlig sterile Kleider großes, unnötiges und vermeidbares Unheil verhindern.

Die Erzielung völlig steriler Kleider aber, gemeinsam mit der Ermöglichung der Massendesinfektion von Verbandmitteln und Transportmitteln sind so wesentliche Vorteile, daß schon sie allein die Einrichtung ortsfester Desinfektionsanlagen an Bord zum mindesten in den Bereich der Erwägungen ziehen sollten. Von dem Werte dieser Apparate bei der Bekämpfung ansteckender Krankheiten sehe ich in diesem Zusammenhange ganz ab.

Es ist Vorsorge zu treffen, daß stets ein sauberer Anzug vom Kopf bis zu den Füßen vorrätig ist. Diese zum mindesten keimarmen Kleider sind möglichst kurze Zeit vor dem Gefecht anzulegen und möglichst sauber zu erhalten. Vielleicht ist es über die rein hygienisch-prophylaktische Seite hinaus wesentlich, die Mannschaft in sauberem, frisch gewaschenem Anzug ins Gefecht ziehen zu lassen.

Für nicht oder schwer waschbare Ausrüstungsgegenstände, wie wollene Decken und Hängematten, ist neben häufiger Reinigung an Land die desinfizierende Wirkung der Sonne zu benutzen. Indes ist die Sonne in deutschen Gewässern zeitweise ein seltener Gast. Auch widerstehen die Eitererreger den Sonnenstrahlen lange. Staphylokokken wurden zwar nach v. Esmarch in grobem Leinen in 2 Stunden abgetötet, blieben aber in dunklem Tuch nach 10stündiger Sonnenwirkung noch lebensfähig. In tiefere Schichten dringen die Sonnenstrahlen nur spärlich und schließlich gar nicht ein. Es ist also möglichst langes Einwirken der Strahlen auf beide Seiten von Decken und Hängematten erforderlich.

Hier möge auf den verderblichen Einfluß des Tascheninhalts hingewiesen werden. Fälle, bei denen der Tascheninhalt, wie die Pfeifentasche im chinesisch-japanischen Kriege (Fall 135 des japanischen Sanitätsberichtes), das Sprengstück aufhält und so vor einer Verletzung schützt, kommen gewiß vor, sind aber bei weitem in der Minderheit gegen die Fälle, bei denen der Tascheninhalt mit in die Wunde gerissen wird und hier als Fremdkörper und Keimträger wirkt.

Kleider bilden einen Schutz gegen die im Seekriege häufigen Verbrennungen und Verbrühungen. Entblößung des Oberkörpers oder auch nur der Arme ist daher auch bei großer Hitze selbst im Heizraum zu vermeiden.

Auch reichliche Ernährung der Mannschaft gestatten die Verhältnisse an Bord. Doch liegt in dieser Möglichkeit zugleich eine Gefahr. Gewiß muß der Mannschaft während eines länger dauernden Gefechts genügend Nahrung zugeführt werden, um die Spannkraft zu erhalten. Doch verlangsamt reichliche Nahrung die Perzeptions- und Reaktionsfähigkeit, beeinträchtigt also die Kriegsbrauchbarkeit.

Digitized by Google

Weiterhin ist der Füllungszustand des Magendarmkanals vielfach ausschlaggebend für den Verlauf von penetrierenden Bauchverletzungen, d. h. solchen Wunden, die nach Durchschlagung der Bauchwand den Verdauungsschlauch noch treffen. Bei leerem Darm tritt, wenn die Darmwunden nicht zu groß sind, kein Darminhalt in die Bauchhöhle aus. Die Wunden werden zunächst durch Muskelzusammenziehung und vorfallende Schleimhaut, später durch Verklebung und Verwachsung geschlossen gehalten. Anders bei gefülltem Darm. Wird doch die schlechtere Heilungsaussicht der Friedensschußverletzungen des Bauches bei konservativer Behandlung gegen ähnlich behandelte Kriegsverletzungen auf den Unterschied im Gehalt des Darmes an Nahrungsbrei zurückgeführt. Indes tritt dieser Grund bei den im allgemeinen ja größeren und daher öfter tödlichen Darmzerreißungen des Seekrieges zurück.

Daß die Einbuße an geistigen und sittlichen Fähigkeiten unter Weingeistwirkung, also militärische Gründe, die Zufuhr von Alkohol verbieten, darauf weisen besonders Stephan und Buchinger hin. Aber auch hygienisch ist der Alkohol unerwünscht. Er schwächt die natürlichen Widerstandskräfte des Körpers, macht ihn somit wehrlos im Kampf mit den Eitererregern, deren Eindringen gänzlich zu vermeiden weder möglich, noch auch unbedingt erforderlich ist, da der nicht geschwächte Körper fähig ist, eine gewisse Zahl von Eitererregern ohne sichtbare Eiterung zu überwältigen.

Wenn auf der einen Seite der Alkohol als unerwünscht bezeichnet werden muß, so fragt sich auf der anderen, ob unsere Kenntnisse genügen, um mit positiven Vorschlägen für die Ernährung, zielend auf die Widerstandskraft des Körpers gegen Eitererreger, hervorzutreten. Die Versuche der Mikuliczschen Schule haben ergeben, daß durch Einspritzung von Nukleinsäure in die Bauchhöhle eine Erhöhung der Widerstandsfähigkeit des Bauchfells gegen Eitererreger auf das 16- bis 20fache zu erreichen ist. Indes wirken weder die Nukleinsäure, noch nukleinsäurehaltige Nahrungsmittel per os verabreicht. Es bleibt von der Zukunft zu erhoffen, daß sie uns hierin neue, besser gangbare Wege weist. Auch die anerkannt blutstillende Wirkung kochsalzreicher Diät ist nicht benutzbar, da sie zugleich in unerwünschter Art den Durst anregt und dadurch die zweifellos willkommene blutstillende Wirkung mehr als ausgleicht.

Neben all diesen Vorbereitungen, die bei der kämpfenden Mannschaft selbst einsetzen, muß auch der Kampfplatz des Seekriegs, das Schiff, Gegenstand hygienischer Fürsorge sein. Zunächst kommen die Bestandteile des Schiffes als indirekte Geschosse in Betracht; — oben wurde erwähnt, daß sie etwa ein Drittel der Artillerieverletzungen und mehr als die Hälfte der Minenverletzungen ausmachen. Von den Sprengstücken der Granate selbst kann man annehmen, daß sie steril sind. Keime, die sich etwa auf der Oberfläche der Granate niedergelassen haben, gehen bei der Aufflammung der explodierenden Granate zugrunde. —

Weiter ist eine Berührung des Decks oder der Seitenwände mit den offenen Wunden umfallender Kämpfer kaum zu vermeiden.

Die Keime an Deck, an den Wänden oder auch an frei umherliegenden Gegenständen an Bord werden entweder mit dem Staub aus der Luft niedergeschlagen oder entstammen unmittelbarer Besudelung oder Besprengung. Staub ist aber an Bord recht spärlich. Staub besteht zum Teil aus kleinen Erdteilchen, die mit Schuhen

Digitized by Google

und Kleidern eingeschleppt werden, ferner aus feinen Fasern pflanzlicher und tierischer Herkunft, die sich von Kleidungsstücken und ähnlichem loslösen, zum nicht geringen Teil endlich kommt er von draußen durch Fenster und Türen. Dieser letzte an Land meist weit überwiegende Teil fällt an Bord wegen der relativen Staubfreiheit der Seeluft nahezu aus. Auch die Erdteilchen sind naturgemäß spärlich. Die Bordluft ist also staubarm.

Um so reichlicher aber fließt die zweite, auch wohl gefährlichere Keimquelle der unmittelbaren Besudelung mit keimhaltigem Material. Die Raumverhältnisse an Bord, die Gänge, Lasten, Vorratsräume und Kammern sind so eng, die Besatzungszahl im Verhältnis zum Raumgehalt so groß, daß dauernde Berührung von Wänden und Deck mit der Besatzung und dadurch mit Keimträgern nicht zu vermeiden ist.

Von vornherein muß also ein gewisser Keimreichtum des Schiffes als wahrscheinlich angenommen werden.

Indes sind die Bedingungen für das spontane Absterben der Keime an Bord denkbar günstig. Allen voran steht die selbsttätig sich wiederholende keimbeseitigende Kraft der Sonne, deren Wirkung auf See kein Staub- und Dunstkreis abschwächt. Naturgemäß ist sie auf das Oberdeck beschränkt, dort aber ist sie so nachhaltig, daß am Oberdeck das Fortleben von Eiterkeimen bei sonnigem Wetter ausgeschlossen erscheint, wenn man die oben gegebenen Ergebnisse v. Esmarchs in Rechnung zieht.

Weit geringer, doch nicht ganz zu vernachlässigen, ist der schädigende Einfluß, den das in See recht intensive diffuse Tageslicht auf die Keime ausübt. Er tritt am Oberdeck bei trübem Wetter in Erscheinung und unter Deck überall, wohin natürliches Licht dringt.

Auch der überaus ergiebige Luftwechsel an Bord kommt in Betracht. Die untere Grenze, bei der eine kräftige und rasche Keimverminderung der Luft beginnt, entspricht einer sechs- bis siebenmaligen Lufterneuerung in der Stunde (Stern).

Diese Ventilationsgröße kann aber in den oberen Schiffsräumen mit natürlicher Ventilation besonders in See in unseren Breiten meist mit Leichtigkeit erreicht und sogar übertroffen werden.

Dazu wirken größere und häufigere Temperatur- und Feuchtigkeitsschwankungen schädigend auf die Lebensfähigkeit der Keime ein.

Weiter wohnt nach den Untersuchungen von Bitter unter anderm den Metallen und gewissen Baumaterialien die natürliche Eigenschaft der Keimvernichtung in ausgiebigem Maße inne. Zwar gehören Stahl und Gußeisen, die ja den größten Teil des Baumaterials unserer Kriegschiffe stellen, nicht zu den günstigsten, doch waren auf Stahl mit Leitungswasser aufgestrichene Staphylokokken in 48 Stunden abgetötet, während die empfindlicheren Typhusbazillen meist schon nach 16 bis 24 Stunden nicht mehr wuchsen.

Wesentlich weniger günstig wirkt Holz. Aber gerade das im Schiffbau viel verwendete Eichenholz zeigt neben dem Akazienholz die stärksten keimtötenden Eigenschaften unter den Hölzern. Auf gehobelter Eiche und Akazie gehen Typhusbazillen schon nach 48 Stunden meist zugrunde, während allerdings bei den übrigen Hölzern zum Teil in 4 Tagen nicht sicher mit dem Absterben von Typhusbazillen zu rechnen

Digitized by Google

ist. Die widerstandsfähigeren Staphylokokken, für die Versuche nicht vorliegen, werden längere Zeit lebensfähig bleiben.

Auch die keimtötende Fähigkeit der Konstruktionsmaterialien wird uns in gewissem Sinne als Geschenk zuteil; indem man sie zur wohnlichen Herrichtung des Schiffes benutzt und sie konserviert, besitzt man, nach wohl erforschten Gesetzen, in ihnen ein künstliches Mittel, das natürliche Absterben der Keime zu beschleunigen. Eine lange Reihe von Versuchen hat gezeigt, daß gewissen Anstrichfarben, besonders solange sie frisch aufgetragen sind, eine ziemlich lebhafte parasitentötende Kraft eigen ist. Am stärksten hat sie sich bei den mit Leinöl angesetzten Farben erwiesen. Das Vitralin übertrifft nach Xylanders Untersuchungen alle ähnlichen Farben an keimtötender Kraft und an Dauer der keimtötenden Wirkung. Staphylokokken sind auf frischem Vitralin-Anstrich nach 13 Stunden, auf 3 Monate altem nach 3 Tagen, auf 6 Monate altem nach 3 Tagen und auf 12 Monate altem nach 5 Tagen nicht mehr lebensfähig. Für Streptokokken fanden sich 10 Stunden, 2 Tage, 3 Tage und 4 Tage. Zwar ist die selbsttätige Desinfektionskraft der Leinölfarben für Bakterien, die den Staubteilchen anhaften, also der Farbe nicht unmittelbar aufliegen, nicht wirksam (Hüne). Aber an Bord kommt ja, wie oben gezeigt, Staubinfektion erst in letzter Linie in Betracht. Auch den übrigen für das Fortleben der Keime ungünstigen Bedingungen werden die Ölfarben, besonders die Leinölfarben gerecht: Gleichmäßige Glätte, die Keime nicht in Schrunden und Vertiefungen eindringen läßt, Widerstandsfähigkeit gegen fettlösende Substanzen, gegen Schmierseifenlösung, Sodawasser, Desinfektionsmittel, Abreiben und Abbürsten, ohne daß die Glätte wesentlich leidet, endlich Mangel an Aufnahmefähigkeit für Feuchtigkeit und Spritzer sind zur nachhaltigen Keimvernichtung und Keimarmut durchaus erforderliche Eigenschaften der Anstrichfarbe, die guten Leinölfarben in hohem Maße eigen sind.

Häufige Erneuerung des Farbanstrichs an Bord, mindestens ein- bis zweimal jährlich, ist also nicht nur ästhetisches Bedürfnis, sondern auch hygienisch erwünscht. Einmal bringt der neue Anstrich neue aktive Desinfektionswirkung, auf der andern Seite wird mit jeder neuen Farblage der Anstrich glatter und ebner.*)

Noch nachhaltiger als die keimtötende Kraft der Leinölfarben ist die selbsttätige Desinfektionswirkung des Linoleums, eines Deckbelags, der bei den meisten Kriegsmarinen unter Deck fast ausschließlich verwendet wird. Bitter fand, daß auf Linoleum sogar die widerstandsfähigen Staphylokokken innerhalb eines Tages zugrunde gehen. Zum Unterschied von den Leinölfarben läßt die keimtötende Kraft des Linoleums, das ja neben Kork aus sehr viel Leinöl besteht, anscheinend überhaupt nicht nach. Viele Keimgehaltsbestimmungen, die Bitter auf stark begangenen, alten Linoleumfußböden frühmorgens vornahm, haben meist völlige Keimfreiheit ergeben. Eiterkokken wurden niemals gefunden. Beim Vergleich mit den Ergebnissen, die derselbe Untersucher beim Holz erhielt, ist nicht zweifelhaft, welchem Deckbelag der Hygieniker den Vorzug geben soll.

Alles in allem kommen viele natürliche Bedingungen zusammen, den Keim-

*) Allzu dicke Farblagen indes können nach japanischen Erfahrungen als indirekte Geschosse wirken und besonders den Augen gefährlich werden.

Digitized by Google

reichtum an Bord zu vermindern, so daß praktisch sogar mit einer gewissen Keimarmut gerechnet werden kann.

Einige Versuche und praktische Ergebnisse haben mir den geringen Keimgehalt an Bord bestätigt. Gelegentlich von Untersuchungen über Starrkrampfgefahr an Bord hatten die Leiter der Untersuchungsstationen in Kiel und Wilhelmshaven weiße Mäuse mit dem in sterilen Reagensgläsern gesammelten Staub von Bord infiziert. Die Mäuse blieben bei wiederholten Versuchen gesund, während mit Gartenerde infizierte Kontrollmäuse zugrunde gingen. Auch praktisch hat sich die geringe Infektionsgefahr bei an Bord entstandenen Wunden gezeigt.

Wenn also trotz französischer Untersuchungen eine gewisse Keimarmut der Decke und Wände an Bord wahrscheinlich ist, so darf uns das nicht hindern, mit allen anwendbaren Mitteln die Keimzahl weiter zu vermindern, zumal das enge Zusammenleben vieler Menschen auf kleinem Raum und die Häufigkeit von akuten und chronischen Katarrhen, kleinen Verletzungen und Eiterungen an Bord schnell für den Ersatz der ihren natürlichen Feinden erlegenen Keime sorgt.

Wie bei der Körperreinigung und Zeugwäsche liegt auch hier ein Bedürfnis nach Keimvernichtung viel weniger vor, als nach Keimentfernung. Immerhin steht die Keimvernichtung hier mehr im Bereich der Möglichkeit. Zwei- bis fünfprozentige Sodalösung von 60 bis 62° tötet Staphylokokken in 15 Minuten und Streptokokken in 1 Minute (Simon). Aber auch Lösungen von 60 bis 62° sind für nicht an sie gewöhnte Hände noch recht heiß. Da indes die zu reinigenden Flächen meist glatt sind und Keime ihnen nur locker aufliegen, kann als Reinigungsmittel viel eher Seewasser dienen, besonders wenn es unter Druck gegengespritzt wird oder wenn Bürsten und Besen verwendet werden. Außer seiner hohen Keimarmut hat es den Vorteil, daß es in unbegrenzten Mengen und meist auch unter ziemlich hohem Druck zur Verfügung steht. Eine Infizierung der Decke und Wände mit Seewasserkeimen ist nicht zu befürchten, da nach den grundlegenden Untersuchungen Fischers Seewasser, abgesehen von einem höchstens 3 bis 5 km breiten Küstenstrich, recht keimarm ist. Eigentliche Eitererreger haben sich unter der spärlichen Zahl der meist phosphoreszierenden Keime des Seewassers niemals gefunden.

Die Orte, wo die Verwundeten sich sammeln, also in erster Linie die Gefechtsverbandplätze und auch die Lagerungsräume, bedürfen besonderer Sorgfalt. Sie sind durchaus den Operationssälen der Krankenhäuser parallel zu stellen. Zu ihrer Entkeimung erscheint eine Desinfektion nach gründlicher Reinigung erlaubt und erforderlich.

Von besonderer Wichtigkeit ist endlich die Keimfreiheit der Transporthängematten und Gleitbahnbezüge. Ihre unmittelbare Berührung mit frischen, unbedeckten Wunden wird sich nicht immer vermeiden lassen. Zunächst ist die keimtötende Kraft der Sonne auszunutzen; jede Friedensübung gibt erneut dazu Veranlassung. Zur Erlangung völliger Keimfreiheit reicht sie nach den oben mitgeteilten Zahlen meist nicht aus. Ergänzt werden muß die Desinfektion in den Desinfektionsanstalten der Operationsbasis bei jedem Einlaufen in den Hafen. Ist dazu keine Gelegenheit, so wird man auch mechanische Reinigung und Keimfortschwemmung an Bord nicht versäumen; endlich kommt bei besonderer Veranlassung die Dampfdesinfektion mit Behelfsmitteln an Bord und während des Gebrauchs im Gefecht die wiederholte Durchtränkung mit chemischen Desinfizientien in Frage. Die Erzielung sicherer Keimfreiheit bei den Transportmitteln ist ein weiterer triftiger Grund zum Einbau orts-

Digitized by Google

fester Dampfdesinfektionsanlagen. Für die Transporthängematten läßt sich durch stets erneute Mitgabe nach jedem Gebrauch gewechselter, steriler oder nach allen Vorschriften gewaschener und, wenn möglich, geplätteter Tücher ein hoher Grad von Keimarmut erreichen. Zur Erhaltung möglichster Keimfreiheit darf die Gleitbahn nicht benutzt werden von Gesunden und für Transporthängematten, deren Außenseite keimarm zu halten ausgeschlossen ist.

Die Fernhaltung der Eiterkeime von Seekriegswunden ist ein hohes Ziel, würdig der Überlegung und der Mühen, die mit den erwähnten Vorkehrungen verbunden sind. Wer die Zeiten kennt vor der Einführung der Antisepsis und Asepsis, weiß, welchen Umschwung diese Verfahren in die Heilungsaussichten von Wunden gebracht haben. Früher meist und unrettbar tödliche Verwundungen werden mit ihrer Hilfe einer sicheren und schnellen Heilung entgegengeführt. Der Versuch, das Schiff zu entkeimen, ist aber nichts anderes als das Streben nach dem höchsten Grad der Asepsis.

Ich verhehle mir nicht, daß die mitgeteilten Vorschläge Lücken haben, daß dem Experiment das Geschehen in der Natur nicht immer entspricht, daß endlich in des Krieges Hast und Not die Sorgen humaner Menschenliebe zurücktreten müssen vor anderen Fragen. Aber die Kenntnis der Maßnahmen, unvermeidliche Wunden zu mildern und Leiden zu kürzen, bedeutet den Anfang ihrer Durchführung.

Digitized by Google

# Der Wettbewerb um den Kaiserpreis für den besten deutschen Flugzeugmotor.

(Schluß.)

## Die preisgekrönten Motoren.

### a. Verhalten bei der Prüfung.

In der Tagespresse sowie in einzelnen Reklameannoncen ist die vom Preisgerichte getroffene Entscheidung über die Reihenfolge der preisgekrönten Motoren verschiedentlich einer Kritik unterzogen worden, die auf irrtümlichen Voraussetzungen beruhte und daher auch zu falschen Schlüssen führen mußte. Zur Klarstellung der tatsächlichen Verhältnisse mögen daher im folgenden auf Grund zuverlässigen Materials die einzelnen Vorkommnisse bei der Prüfung dieser Motoren kurz erörtert werden.

1. Benz-Motor. Der Spruch des Preisgerichts besagt wörtlich:

„Dieser Motor ist gemäß den Wettbewerbsbestimmungen in allen Beziehungen den übrigen Motoren wesentlich überlegen, insbesondere bezüglich: geringsten Eigengewichts, geringsten Betriebsstoffverbrauchs, geringster Umlaufzahl bei Volleistung und vollkommener Zuverlässigkeit."

Gegen ihn ist zunächst der Vorwurf erhoben worden, daß die Aufstellung und Vorbereitung auf dem Prüfstande nicht 3, sondern 8 Tage in Anspruch genommen habe. Das Protokoll besagt hierüber:

„Aufstellung sehr verzögert, da Benzindruckverminderer (Queckfilbersäule) eingebaut werden mußte (Vergaser brauchte niedrigeren Benzindruck als die übrigen Motoren); ferner wurde bei einem Probelauf der Propeller durch einen vom Prüfstand abgefallenen Fremdkörper beschädigt, so daß ein neuer Propeller montiert und ausprobiert werden mußte."

Wie ersichtlich, fällt also weder dem Bewerber noch dem Motor die Verzögerung in der Bereitstellung für die Prüfung zur Last; der gegen den Motor erhobene Vorwurf ist somit unberechtigt.

Weiterhin wird geltend gemacht, der Motor sei bei der Vorprüfung warmgelaufen, die deshalb wiederholt werden mußte. Im Protokoll heißt es:

„Bei einem der Probeläufe ist versehentlich zu wenig Kühlwasser gegeben, so daß der Motor heiß wird und eine Ventilfeder ausglüht."

Mithin handelte es sich lediglich um eine unrichtige Handhabung der Prüfstandseinrichtungen bei einem noch dazu nicht zur Prüfung selbst gehörigen, sondern vom Bewerber zur Vorbereitung des Motors vorgenommenen Probelauf. Beim Vorversuch kam dann allerdings nach Ausweis des Protokolls dadurch eine Störung vor, daß das Kabel der Zündverstellung brach, wodurch Aussetzer auftraten, aber kein Warmlaufen verursacht wurde. Da diese Störung mit der Konstruktion des Motors nichts zu tun hat, überdies bei einem Vorversuch eintrat, so ist sie vom Preisgericht nicht berücksichtigt worden. Die Behauptung, der Motor sei bei den Vorversuchen warmgelaufen, ist also unzutreffend. Trotz der durch unrichtige Handhabung der Kühl-

Digitized by Google

vorrichtung eingetretenen Überhitzung und der dadurch bedingten schädlichen Beanspruchung der Zylinder und Kolben haben diese Teile nachher alle weiteren Versuche einwandfrei bestanden.

Beim Hauptversuche soll der Motor angeblich während der letzten halben Stunde in der Leistung nachgelassen und unregelmäßig gearbeitet haben. Tatsache ist, daß in den letzten 7 Minuten Drehzahl und Leistung etwas sanken und Aussetzer auftraten, jedoch blieb die Drehzahl infolge der vorsichtshalber doppelt vorhandenen Zündvorrichtungen oberhalb der niedrigstzulässigen Grenze von 85 Prozent der normalen. Die Ursache der Aussetzer lag nicht in dem Versagen eines für die Beurteilung der Motorkonstruktion wesentlichen Maschinenteils, sondern wiederum in dem Bruch eines Zündkabels, wodurch die Regelmäßigkeit der Zündungen litt. Der Motor hat also seinen vorschriftsmäßigen Hauptversuch von siebenstündiger Dauer völlig einwandfrei erledigt; er hat seine große Zuverlässigkeit und Betriebssicherheit weiter in den Nachversuchen dargetan, die ohne jede Störung durchgeführt wurden. Bemerkt sei weiterhin, daß die hohe Qualität des Motors in verbrennungsmotorischer Hinsicht für den Fachmann schon während des Betriebes aus der Art und Farbe des Auspuffs deutlich zu erkennen war. Nach der Demontage ließ sich durch genaue Besichtigung aller Einzelteile feststellen, daß das geringe Eigengewicht nicht etwa auf leichtsinnige Konstruktionen oder nachträgliches Befeilen und Ausbohren einzelner Maschinenteile zurückzuführen ist, wie es wohl manchmal bei auf bestimmte Rennfahrten zugestutzten Motoren vorkommen mag, sondern daß dies geringe Gewicht durch genau den Beanspruchungen angepaßte Formgebung aller kraftübertragenden Teile und durch geradezu raffinierte Ausnutzung des Materials erreicht worden ist, Eigenschaften, die dem Konstrukteur des preisgekrönten Motors, dem Diplomingenieur Berger, alle Ehre machen.

Lediglich der Vollständigkeit halber sei hier noch erwähnt, daß verschiedentlich noch gegen den Motor angeführt wird, er sei nach seiner Fertigstellung auf dem Werke nur ganz kurze Zeit gelaufen, also noch nicht genügend ausprobiert, und habe im übrigen noch in keinem Flugzeuge seine Brauchbarkeit erwiesen. Hierzu ist zunächst zu sagen, daß die Zeit für die Vorproben auf dem Werke das Preisgericht nichts anging, daß es aber eher für den Motor spricht, wenn er schon nach kurzen Probeläufen in den vorzüglichen Betriebszustand versetzt werden konnte, den er bei der Prüfung gezeigt hat. Nach Angabe der Firma haben jedoch sowohl der preisgekrönte Haupt- als auch der mit eingelieferte, aber nicht geprüfte Ersatzmotor vor ihrer Absendung an die Prüfstelle bereits eine Laufzeit von mehr als 60 Stunden unter Vollast hinter sich gehabt; beide sollen dabei vom ersten Probelauf an nicht einen einzigen Defekt erlitten haben. Eine Erprobung im Flugzeuge war in den Wettbewerbsbestimmungen nicht gefordert, konnte also auch nicht verlangt werden. Übrigens lag es ja in der Absicht des Wettbewerbes, Neukonstruktionen hervorzurufen und dadurch zu Fortschritten in der einschlägigen Industrie zu gelangen; ein Ausprobieren im Flugzeug verbot sich für diese durch die Kürze der bis zum Einlieferungszeitpunkt verfügbaren Zeit von selbst. Immerhin möge des Interesses wegen darauf hingewiesen werden, daß in neuerer Zeit der erfolgreiche Flieger Oberingenieur Hirth mit dem Benz-Motor einige Probeflüge ausgeführt hat, nach deren Beendigung er ein sehr günstiges Urteil über das Verhalten der Maschine abgab.



Digitized by Google

Die vorstehenden Ausführungen dürften gezeigt haben, daß für das Preisgericht gar kein Zweifel bestehen konnte, welchem Motor der erste Preis zuzuerkennen sei. Mit vollem Recht hat es daher auf Grund der Wettbewerbsbestimmungen und in strengster Befolgung der darin für die Bewertung gegebenen Richtlinien den Benz-Motor als den „besten deutschen Flugzeugmotor" gekennzeichnet.

2. Daimler-Motor, 90,1 PS. Der Motor hat alle Vorversuche und den Hauptversuch ohne jede Störung einwandfrei bestanden, erlitt jedoch in der zweiten Hälfte der Nachversuche einen auf Materialfehler zurückzuführenden Kolbenbruch. Daß dieser Bruch nicht etwa die Folge schlechten Arbeitens des Getriebes oder Festfressens des Kolbens war, geht daraus hervor, daß der Motor nach Einsetzen des Reservekolbens — ohne Ausführung irgendwelcher sonstigen Nacharbeiten — einwandfrei weiterlief. Mit Rücksicht darauf, daß der Motor in bezug auf das Einheitsgewicht zweifellos an zweiter Stelle stand und hierin dem im Gewicht folgenden um mehr als 3 Prozent überlegen war, hätte er nach dem Wortlaute der Bestimmungen den Nachversuchen gar nicht unterzogen zu werden brauchen. Dementsprechend hat das Preisgericht denn auch im Hinblick „auf die 3 Prozent überschreitende Überlegenheit sowie mit Rücksicht auf die im Hauptversuche erwiesene Zuverlässigkeit" von der Wertung der Nachversuche abgesehen. Bemerkt sei noch, daß dieser Daimler-Motor von allen geprüften Flugzeugmaschinen den höchsten mittleren effektiven Druck (8,04 kg/qcm) entwickelt hat.

3. N. A. G.-Motor. Das Preisgerichtsurteil besagt, daß dieser Motor „in der nach den Einheitsgewichten ermittelten Reihenfolge der nächstfolgende" gewesen ist; „ein Grund zur Abweichung von dieser Reihenfolge lag nicht vor".

Der Motor hat die Vorversuche glatt erledigt. Der Hauptversuch mußte einmal unterbrochen werden, weil die Vergaserdüse durch einen anscheinend aus der Benzinzuleitung hineingelangten kleinen Metallspan verstopft war. Zweifellos wäre es völlig unrichtig gewesen, wenn das Preisgericht einem derartigen rein zufälligen Vorkommnis eine Bedeutung für die Bewertung der Motorkonstruktion zugemessen haben würde. Es sei dazu bemerkt, daß eine ganz ähnliche, ebenfalls durch Verstopfung der Vergaserdüse hervorgerufene Störung auch bei dem Hauptversuche mit einem von der Argus-Motorengesellschaft m. b. H., Berlin-Reinickendorf, angemeldeten Motor eingetreten ist.

Die Düsenverstopfung des N. A. G.-Motors konnte weder der Konstruktion noch der Arbeitsausführung des Motors zur Last gelegt, die Wiederholung des Hauptversuches mußte daher ohne weiteres und auch ohne Strafzuschlag gestattet werden.

Vereinzelt ist dem Motor schließlich noch zum Vorwurf gemacht worden, daß sich bei den Nachversuchen ein Propellerbruch ereignete. Wie bei der Besprechung der Wettbewerbsbestimmungen bereits bemerkt wurde, ist der Propeller von jeder Wertung ausgeschlossen gewesen, weil man nicht vollständige Flugzeugmotoren-Anlagen, sondern nur die Motoren selbst auf ihre Güte und Zweckmäßigkeit prüfen wollte. Die Besichtigung ergab einwandfrei, daß der Propellerbruch erfolgte, weil das Material an der Nabe durch ungünstig eingebohrte Schraubenbolzenlöcher zu sehr geschwächt worden war. Schließlich ist aber darauf hinzuweisen, daß diese Havarie nicht zu ungunsten, sondern im Gegenteil gerade zugunsten des Motors spricht. Als der

Digitized by Google

Schraubenflügel abriß und mit großer Gewalt gegen das Dach des Prüfungsschuppens geschleudert wurde, führte nämlich die starke Erschütterung auch einen Bruch der leichten Holzfundamentierung des Motors herbei, so daß dieser sich auf die Seite legte und auf die etwas tiefer liegenden Eisenträger des Pendelrahmens niedersank. Trotzdem hat der Motor, ohne daß Überholungsarbeiten vorgenommen worden wären, dann die Nachversuche mit einem neuen Propeller störungsfrei erledigt, gewiß ein Beweis für erstklassige Arbeitsausführung, solide Konstruktion und große Zuverlässigkeit.

4. Daimler-Motor, 72,3 PS. Dem Einheitsgewichte nach erst an sechster Stelle stehend, ist dieser Motor durch einstimmigen Beschluß des Preisgerichts doch mit dem Preise des Reichs-Marine-Amts ausgezeichnet worden „mit Rücksicht auf seine eigenartige, flugtechnisch zweckmäßige Bauart". Die Zylinder sind nämlich nach unten hängend angeordnet und werden daher nach dem Einbau ins Flugzeug vom Führersitze aus guten Ausblick gestatten. Gerade die hängende Bauart brachte aber auf dem Versuchsstande die empfindlicheren Teile dem aus losem Sand bestehenden Boden des Schuppens sehr nahe, und da eine Schutzvorrichtung gegen den Flugsand am Motor zunächst nicht vorhanden war, so ergab sich beim Hauptversuch eine Ventilstörung infolge Sandeintritts. Auch diese Störung hatte zweifellos mit der eigentlichen Motorkonstruktion nichts zu tun; die Wiederholung des Hauptversuches wurde daher nach Anbringung eines einfachen Blechschutzes, wie ihn die Umkleidung des Motors im Flugzeuge an sich schon gewährt, ohne Strafzuschlag gestattet, und der Motor hat dann alle weiteren Erprobungen anstandslos erledigt.

5. Argus-Motor. Der Motor zeigte bei den Versuchen einen ziemlich hohen Betriebsstoff-, insbesondere Schmierölverbrauch, durch den seine Bewertungsziffer ungünstig beeinflußt wurde. Daher kommt es, daß er in der durch die Einheitsgewichte bestimmten Reihenfolge erst an siebenter Stelle rangiert. Wenn das Preisgericht ihn trotzdem auf den fünften Platz vorgeschoben und ihm dadurch den Preis des Reichsamts des Innern zugesprochen hat, so geschah dies „mit Rücksicht auf die nachgewiesene große Zuverlässigkeit und das geringe Eigengewicht". Der Motor hat während aller Versuche nicht die geringste Störung erlitten und verdiente daher unbedingt einen Preis.

### b. Konstruktion.

So interessant die verschiedenen zum Wettbewerb angemeldeten Konstruktionen auch sind, so würde es an dieser Stelle doch zu weit führen, sie insgesamt einer — wenn auch im einzelnen nur kurzen — Besprechung zu unterziehen. Von besonderem Interesse dürften aber die preisgekrönten Motoren sein, auf die daher etwas näher eingegangen werden soll.

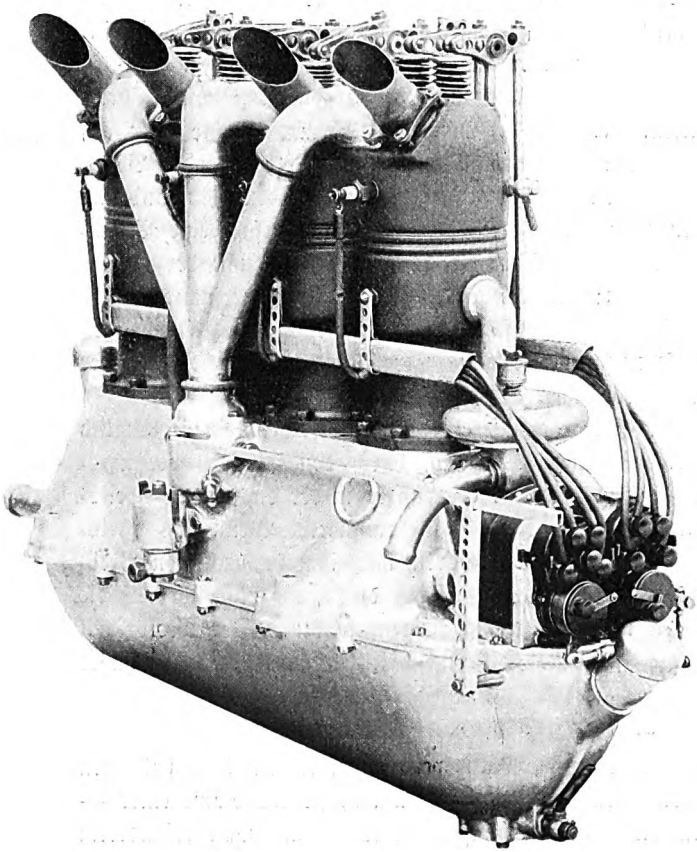
1. Benz-Motor. Der mit dem Kaiserpreis ausgezeichnete Benz-Motor ist im Vergleich zu den übrigen erfolgreichen Motoren mit einem ziemlich bedeutenden Kolbenhub gebaut. Man befürchtete, daß hierdurch beim Betriebe Erschütterungen und unruhiges Laufen hervorgerufen werden könnten, die der praktischen Verwendung im Flugzeuge hinderlich wären. Demgegenüber ist zu bemerken, daß die auf dem Versuchsstande beobachteten Erschütterungen keineswegs stärker waren als bei dem größten Teile der übrigen Wettbewerbsmotoren, und daß weiter auch die schon erwähnte Erprobung im Flugzeuge durch Oberingenieur Hirth zu keinerlei Bedenken



Digitized by Google

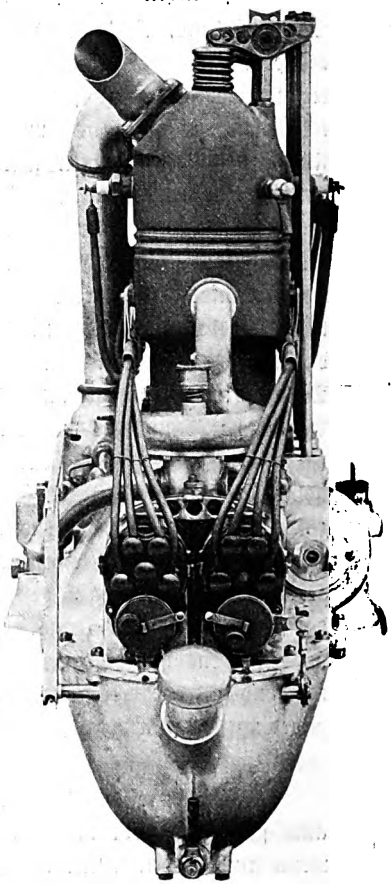
Veranlassung gegeben hat. Anderseits hat der im Verhältnis zum Kolbendurchmesser ziemlich hoch gewählte Hub für die Güte der Verbrennung zweifellos Vorteile gebracht, und der für einen Benzinmotor außerordentlich günstige Brennstoffverbrauch von nur 211 g/PSe stündlich dürfte großenteils auf ihn zurückzuführen sein, wenn natürlich auch noch andere Konstruktionseinzelheiten, so die sehr gleichmäßige Gasverteilung und die eigenartige Anordnung des Vergasers, dabei mitgewirkt haben werden.

Abbild. 3a.



Benz-Motor, Seitenansicht.
(Kaiserpreis.)

Abbild. 3b.

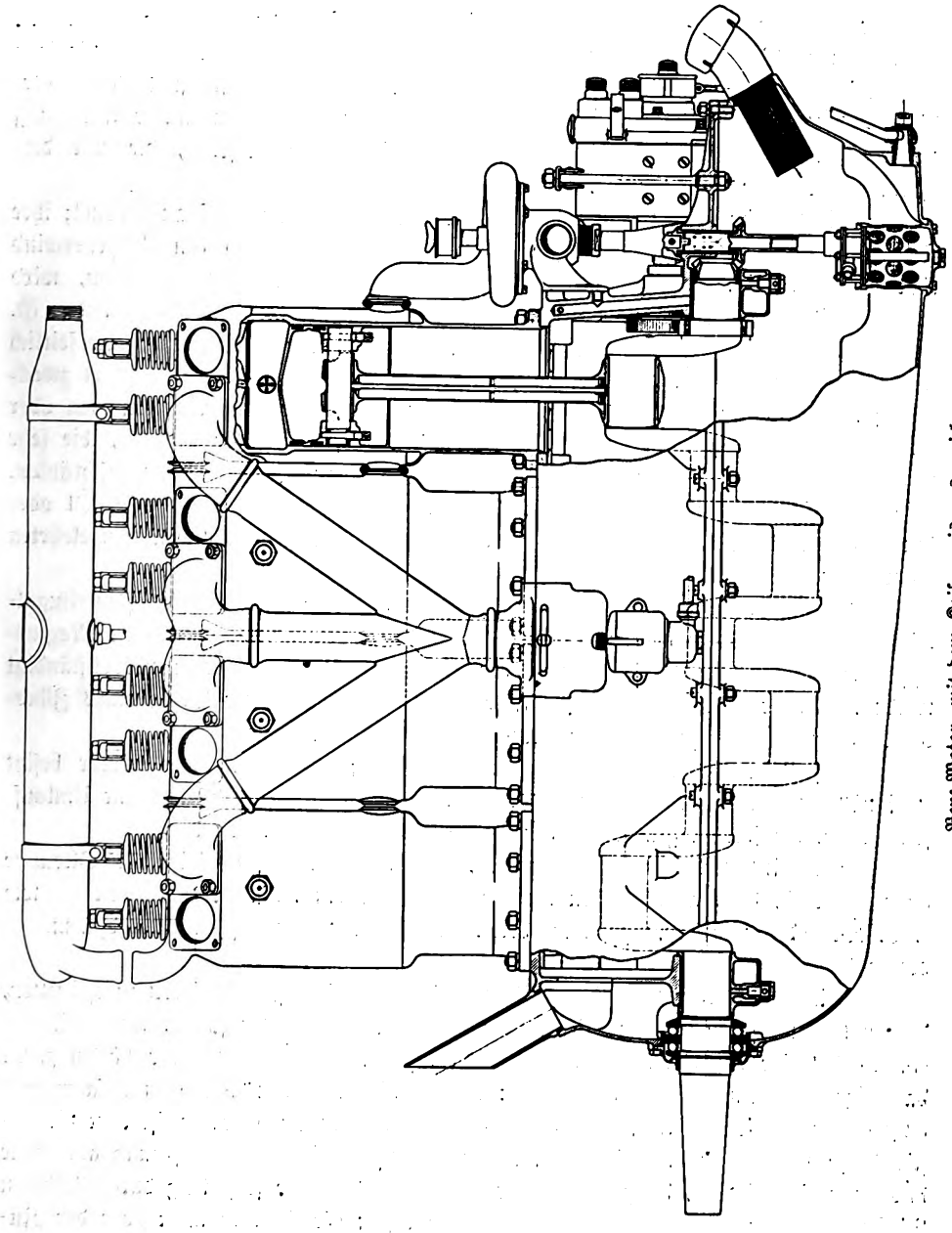


Benz-Motor, Ansicht der Magnetapparate.
(Kaiserpreis.)

Der allgemeine Aufbau sowie die wichtigsten Einzelheiten sind aus den Abbild. 3 und 4 ersichtlich.

Die vier wassergekühlten, je für sich aus einem Spezialgußeisen hergestellten Arbeitszylinder sind mit besonderen, aus autogen geschweißtem Stahlblech gefertigten Kühlmänteln umkleidet, die an den einander zugekehrten Seiten je zwei übereinanderliegende Öffnungen für den Durchtritt des Kühlwassers besitzen. Die Verbindungsstellen werden durch stark eingepreßte Gummiringe abgedichtet. Das Vergasergehäuse

Digitized by Google



Abbild. 4.

Benz-Motor, mit dem Kaiserpreis ausgezeichnet.

Digitized by Google

ist mit dem Kurbelgehäuse derart zusammengegossen, daß dieses beim Betriebe ausgiebig gekühlt wird, weil die zur Verdampfung des Benzins nötige Wärme unmittelbar dem sonst gewöhnlich recht warm werdenden Kurbelgehäuse sowie den in dieses eingebauten Lagern entzogen wird. Damit wird also eine für beide Teile günstige Wirkung — einerseits Vergaserheizung, anderseits Lagerkühlung — erzielt. Auch die vom Vergaser angesaugte Luft strömt zunächst durch einen in das Gehäuse eingegossenen Kanal, wobei sie selbst vorgewärmt wird, während sie zugleich auf Gehäuse und Lager kühlend wirkt. Der Vergaser ist, um ihn vor zu starker Abkühlung zu schützen, außerdem noch mit einer Warmwasserheizung versehen, die mit dem Zylinderkühlwasser gespeist wird.

Die Ventile sind, wie üblich, oberhalb des Kolbens im Kopf angeordnet; ihre Federn ragen über die Zylinderköpfe hinaus und werden durch den Propellerwind kühl gehalten. Um der schädlichen Wirkung eines Federbruches vorzubeugen, wird jedes Ventil durch zwei Federn auf den Sitz gepreßt, so daß eine Reserve vorhanden ist.

Die fünfmal gelagerte Kurbelwelle treibt durch Stirnräderübersetzung die seitlich angeordnete Nockenwelle, von der aus durch Stoßstangen und bemerkenswert zweckmäßig durchgebildete Kipphebel die Ventile betätigt werden. Um ein Klemmen oder Festfressen dieser Kipphebel zu verhüten, bewegen sie sich auf Kugellagern, die sehr wenig Schmieröl benötigen und die Abnutzung auf ein ganz geringes Maß beschränken. Die Kugelpfannen der Stoßstangen sind nach unten geschlossen, so daß sich Öl oder konsistentes Fett bedeutend länger hält als bei der sonst gebräuchlichen umgekehrten Anordnung.

Von der Kurbelwelle aus werden durch Zwischenradübertragung die Zentrifugal-Kühlwasserpumpe sowie die beiden mit völlig getrenntem Antriebe versehenen Magnetapparate bewegt, die durch zwei gleichzeitig arbeitende Kerzenserien vervollständigt werden. Dieser Vorsichtsmaßnahme ist es zuzuschreiben, daß der Bruch eines Zündkabels beim Hauptversuche nicht zu einer Versuchsunterbrechung führte.

Besondere Sorgfalt ist auch der Schmierung gewidmet. Der Motor besitzt zwei völlig voneinander unabhängige Schmiersysteme, eine Frischöl- und eine Umlaufschmierung, die sowohl gemeinsam als auch einzeln benutzt werden können.

Das Unterteil des Kurbelgehäuses, das in der üblichen Weise als Ölwanne ausgebildet ist, kann abgenommen werden, ohne daß ein wichtiger Motorteil — wie z. B. Öl- oder Wasserpumpe und deren Leitungen, Magnetapparate u. dgl. m. — davon betroffen würde.

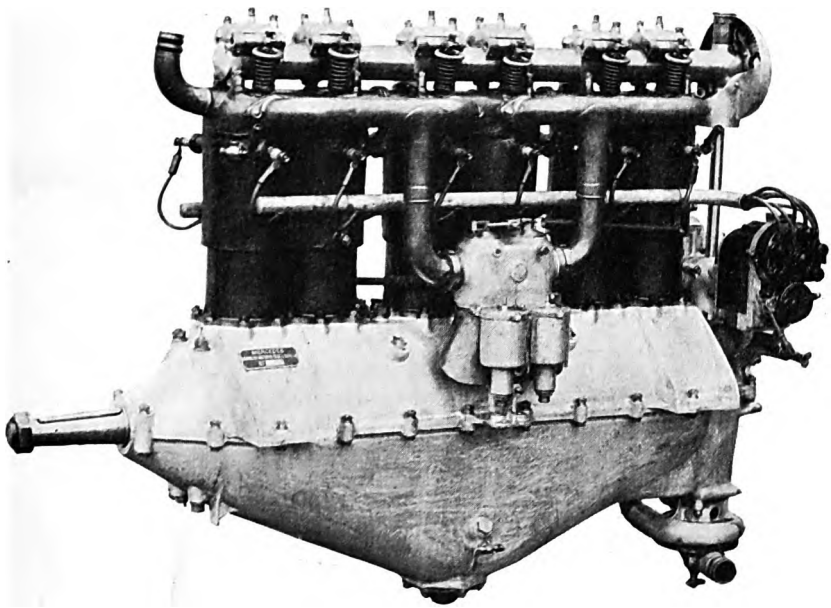
Die Konstruktion des Motors ist zwar überall auf große Leichtigkeit zugeschnitten, doch hat man sich vor einem Mehraufwand an Gewicht nicht gescheut, wenn hieraus ein Vorteil für die Betriebssicherheit zu erhoffen war. Stahlzylinder hätten z. B. das Eigengewicht noch weiter vermindert; aber da diese nach den bisherigen Erfahrungen etwas zum Verziehen neigen und auch gußeiserne Kolben auf Stahllaufflächen vielfach schlecht gearbeitet haben, so sah man lieber von dieser Gewichtsherabsetzung ab. Die doppelten Ventilfedern, doppelten Zündvorrichtungen und die sorgfältig durchgebildeten Maßnahmen zur Sicherung guter Schmierung kosten Gewicht, kommen aber der Zuverlässigkeit in hohem Maße zugute. Der Motor bedeutet daher, trotzdem er eine Erstlingskonstruktion der Firma Benz darstellt, zweifelsohne einen wesentlichen Fort-

Digitized by Google

schritt auf dem Gebiete der Flugmaschinenindustrie, der nur durch die großen Erfahrungen erklärlich ist, die von der Fabrik beim Bau von Automobilmotoren gesammelt werden konnten.

2. Daimler-Motor, stehende Bauart. Der zweite Sieger, dessen allgemeine Anordnung die Abbild. 5 zeigt, ist ein wassergekühlter Sechszylindermotor mit aus Stahl hergestellten Zylindern. Der gute Verlauf der Erprobungen hat, soweit man aus einem einzelnen Beispiel überhaupt schließen darf, den Beweis geliefert, daß bei richtiger Durchbildung die bisher gegen die Verwendung von Stahlzylindern erhobenen Bedenken nicht gerechtfertigt sind. Die Zylinder sind paarweise zusammengeschweißt und mit aufgeschweißtem Stahlblech ummantelt. Die Ventile werden

Abbild. 5.



Daimler-Motor, Vergaserseite. (Preis des Reichskanzlers.)

mittels Schwinghebeln und Spiralfedern von der oberhalb der Zylinder angeordneten Steuerwelle aus betätigt, die von der Kurbelwelle her durch Kegelräderpaare ihren Antrieb erhält. Diese Bauart gestattet eine besonders schnelle Montage und Demontage der Steuerwelle.

Der mit Warmwasserheizung versehene Mercedes-Doppeldrehschiebervergaser besitzt zwei Vergaserelemente, deren jedes drei Zylinder mit Brennstoff-Luftgemisch versorgt. Zwei getrennt arbeitende Hochspannungs-Zündvorrichtungen mit mechanischer Zündzeitverstellung sind auch hier zur Sicherheit vorgesehen.

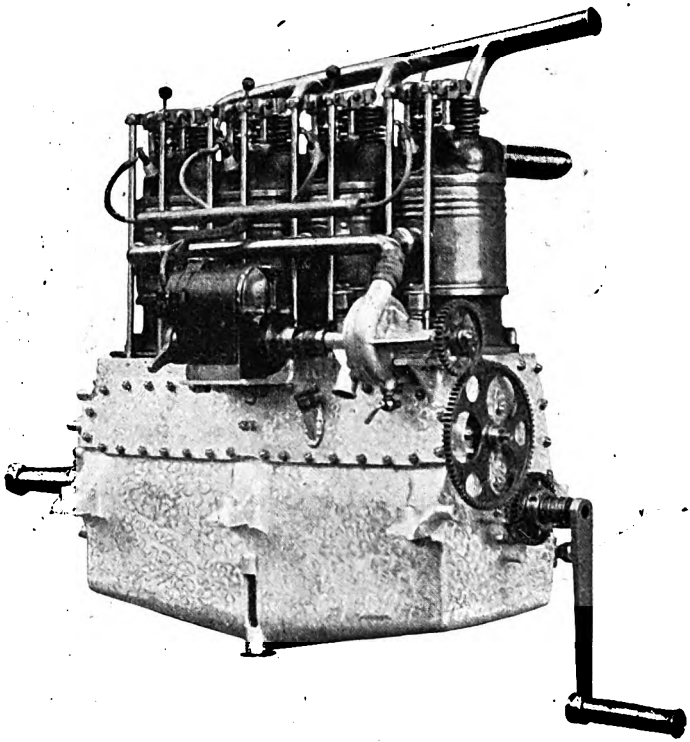
Eine Umlaufschmierung mit Frischölzusatz versieht die Lager mit dem erforderlichen Schmiermaterial, das durch eine Druckpumpe den verschiedenen Schmierstellen zugeführt wird. Die Pumpe ist am tiefsten Punkte des Gehäuseunterteils eingebaut,

Digitized by Google

so daß ihr alles von den Lagern usw. abtropfende Öl wieder zufließt. Eine Kreiselpumpe sorgt für die Kühlwasserzirkulation. Der Antrieb dieser Pumpen, der Zündapparate und der Steuerwelle erfolgt an der dem Propeller entgegengesetzten Motorseite von der Kurbelwelle aus.

3. Motor der Neuen Automobil-Gesellschaft (Abbild. 6). Die vier einzeln aus Grauguß hergestellten Zylinder sind sowohl innen als auch außen bearbeitet. Dadurch wird völlig gleichmäßige Wandstärke erzielt und dem Verziehen der Zylinder wirksam begegnet, das leicht zum Festklemmen der Kolben und damit zu schweren

Abbild. 6.



N. A. G.-Motor, Steuerwellenseite. (Preis des Kriegsministeriums.)

Betriebsstörungen führen kann. Jeder Zylinder ist mit einem kupfernen Kühlmantel umgeben. Die Ventile sind in üblicher Weise in den Zylinderkopf eingesetzt; die Federn sind, um ausreichende Kühlung durch den Schraubenwind zu gewährleisten, mit besonders großen Windungen ausgeführt.

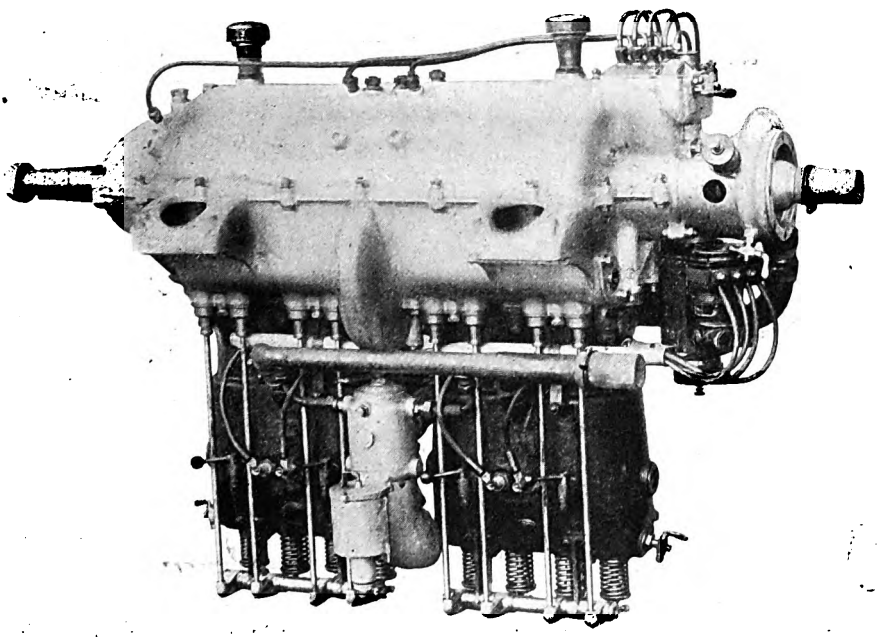
Das Kurbelgehäuse ist — um möglichst gute Öldichtigkeit zu erzielen, ohne die sonst gebräuchliche Teilfuge — aus Aluminiumguß gefertigt und bildet in seinem untern Teile den Ölbehälter, in dem alles von den Getriebeteilen, Lagern usw. abfließende Öl sich sammelt, um nach Passieren eines Siebes im Kreislauf wiederum den Schmierstellen zugeführt zu werden. Das Kurbelgehäuse faßt den gesamten für

Digitized by Google

den Dauerlauf erforderlichen Ölvorrat, der während des Betriebes durch Frischöl nicht ergänzt zu werden braucht. Dieser für die Bauart der N. A. G. typischen Anordnung ist der geringe Schmierölverbrauch zuzuschreiben, der z. B. bei dem kleineren zum Wettbewerb eingelieferten, aber nicht preisgekrönten Typ nur 4 g/PSe stündlich betragen hat. Im übrigen bleibt bei der reinen Umlaufschmierung das Öl warm und ist daher bei kalter Witterung vor dem Einfrieren geschützt, das ebenso wie eine Rohrleckage bei Frischölschmierung zu Betriebsstörungen führen kann.

Die kräftig dimensionierte Kurbelwelle ruht in fünf Wellenlagern, von denen das an der Antriebsseite liegende besonders lang ausgebildet ist. Zur Aufnahme des Propellerschubs ist ein in das Kurbelgehäuse eingebautes Kugellager vorgesehen.

Abbild. 7.



Daimler-Motor, Zylinder nach unten hängend, Steuerwellenseite.
(Preis des Reichs-Marine-Amts.)

Die Zentrifugal-Kühlwasserpumpe erhält ihren Antrieb mittels Zahnradübertragung von der Kurbelwelle her. Das Kühlwasser strömt durch eine kurze Rohrleitung in die einzelnen Zylinder-Wasserräume und wird dann durch ein oberhalb der Zylinder entlanggeführtes Sammelrohr nach dem Kühler zurückgeleitet.

Auch der N. A. G.-Motor besitzt doppelte Zündvorrichtungen. Zwei voneinander völlig unabhängige, wasserdicht eingekapselte Bosch-Magnetapparate mit automatischer Zündverstellung arbeiten auf Zündkerzen, von denen für jeden Arbeitszylinder zwei Stück vorgesehen sind.

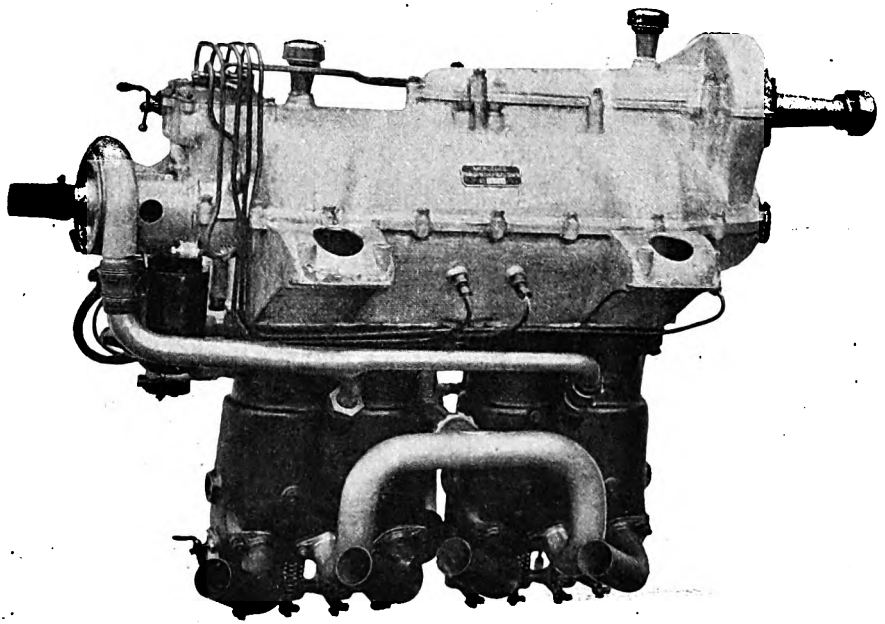
Die Antriebsräder für Steuerwelle und Magnetapparate, Öl- und Wasserpumpe sowie die Nockenwelle, die Hebel u. dgl. m. sind staub- und öldicht eingekapselt.

Digitized by Google

Bemerkenswert ist die Dekompressionseinrichtung, das ist ein Hebelmechanismus, durch dessen Betätigung die Nockenwelle für die Zeit des Andrehens so verschoben wird, daß keine nennenswerte Zylinderkompression auftritt. Dadurch wird das Anwerfen des Motors sehr erleichtert. Eine zweite Hebelvorrichtung gestattet das gleichzeitige Öffnen aller Auspuffventile, wodurch der Motor schnell und sicher außer Betrieb gesetzt werden kann.

Für das Fliegen in größeren Höhen ist die Anordnung einer völlig durchgebildeten Ansaugeleitung mit Vergaser, Drehschieber und Vorwärmeeinrichtung wichtig. Der Auspuff entweicht dagegen durch ganz kurze Rohrstutzen ins Freie.

Abbild. 8



Daimler-Motor, Zylinder nach unten hängend, Vorgelege-Konstruktion, Auspuffseite. (Kein Preis.)

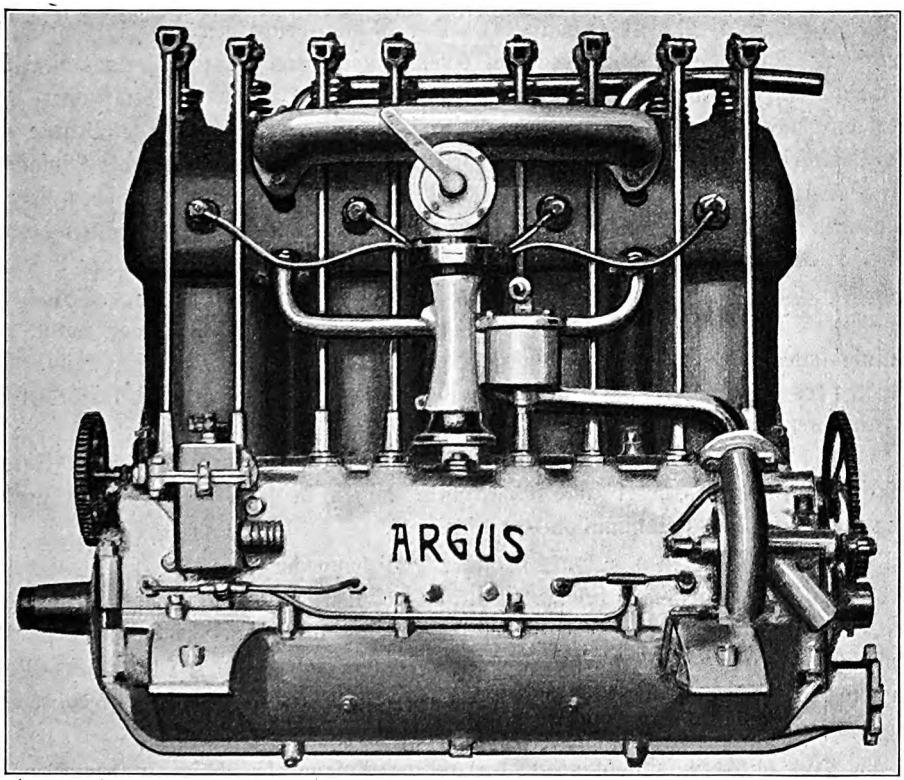
4. Daimler-Motor, hängende Bauart (Abbild. 7). Rein flugtechnisch betrachtet, ist dieser Motor deshalb interessant, weil, wie schon früher erörtert wurde, die Zylinder nach unten hängen und daher die Übersicht aus dem Flugzeuge sehr erleichtern. Maschinentechnisch darf als Vorteil gelten, daß das bei allen Motoren stets unten in die Kühlmäntel eintretende Wasser bei der hängenden Bauart zuerst den heißesten Teil der Zylinder, den Verbrennungs- oder Explosionsraum, umspült, seiner noch niedrigen Temperatur wegen also hier am kräftigsten wirkt. Bedenken könnten hinsichtlich der Schmierung bestehen, da das nach unten fließende und sich dort vielleicht in kleinen Mengen sammelnde Öl unter Umständen ungünstig auf die Kühlung des Zylinderbodens und besonders auf die gegen Verunreinigung sehr empfindlichen Zündkerzen wirken könnte. Das gute Verhalten des Motors bei der Prüfung zeigt aber, daß die

Digitized by Google

Baufirma diesen Schwierigkeiten vorzubeugen verstanden hat. Die Schmierung arbeitet nur mit Frischöl, das durch eine besondere Pumpe den einzelnen Schmierstellen in getrennten Leitungen zugeführt wird.

Je zwei Arbeitszylinder sind zu einem Gußblock vereinigt. Unterhalb der Kolben sind in jedem Zylinder, senkrecht angeordnet, ein Einlaß- und ein Auslaßventil eingebaut, deren Bewegung durch Vermittlung von Hubstangen, Schwinghebeln und Schraubenfedern von einer gemeinsamen Steuerwelle aus erfolgt; der Antrieb dieser

Abbild. 9a.




Argus-Motor, Steuerwellenseite. (Preis des Reichsamts des Innern.)

Steuerwelle geschieht von der Kurbelwelle aus durch ein Stirnradgetriebe, das zwischen den beiden Zylinderpaaren angebracht ist.

In der Durchbildung des Vergasers und der Zündvorrichtungen sowie einer Anzahl weiterer Einzelheiten ähnelt der Motor dem unter 2. beschriebenen.

Die Daimler-Motorenwerke hatten zu dem Wettbewerb noch einen weiteren hängenden Motortyp eingeliefert, der in Abbild. 8 dargestellt ist und eine Trennung von Motor- und Schraubenwelle zeigt; die Übertragung der Bewegung von der einen

Digitized by Google

auf die andere wird hier durch ein Vorgelege bewirkt. Wie im modernen Kriegschiffsmaschinenbau liegt auch hier das Bestreben vor, den Propeller nicht zu schnell umlaufen zu lassen, um einen günstigen Schraubenwirkungsgrad zu erzielen, anderseits aber den Motor selbst recht hochtourig zu bauen, um ihn möglichst klein und leicht zu machen. Dieses Ziel wird von den Daimler-Werken durch die Zwischenschaltung des Übersetzungsgetriebes zu erreichen versucht. Allerdings ist der zum Wettbewerb eingelieferte Typ hinsichtlich des Gewichts noch zu ungünstig, als daß er für einen Preis hätte in Betracht kommen können; indessen ist es nicht ausgeschlossen, die Gesamtkonstruktion durch weitere Erhöhung der Motordrehzahl noch etwas leichter herzustellen, so daß sich auch für seine Fortentwicklung gute Aussichten eröffnen.

5. Argus-Motor (Abbild. 9). Der Motor besitzt vier aus Spezialgußeisen hergestellte Zylinder, die paarweise zu einem Block vereinigt sind. Auch die Kühlwassermäntel sind mit den Zylindern zusammengegossen, um die bei Kupfer- oder Stahlblechmänteln möglichen Undichtigkeiten ganz auszuschließen. Die Ventile sind ohne jedes Futter in die Zylinderkörper eingesetzt. Die dadurch erreichte Einfachheit der Bauart hat allerdings den Nachteil, daß die Ventile nicht nach oben herausgenommen werden können; indessen ist bei Flugzeugmaschinen dieser Nachteil deshalb nicht sonderlich bedeutungsvoll, weil bei eintretenden Ventilstörungen in der Luft doch keine Ventilauswechselung möglich ist, der Flieger also niedergehen muß. Nach der Landung läßt sich aber auch ein Zylinder schnell demontieren, so daß dann vom Zylinderinnern her das Nachsehen oder Erneuern eines Ventils geschehen kann. Der Antrieb der Ventile erfolgt mittels Stoßstangen von der seitlich im Kurbelgehäuse angeordneten Nockenwelle aus.

Als Material der Kurbelwelle ist ebenso wie für die Pleuelstangen Chromnickelstahl gewählt. Kurbel- und Nockenwelle laufen in Kugellagern. Das Kurbelgehäuse ist aus Spezialaluminium gegossen.

Als ein Nachteil der sonst in jeder Beziehung sorgfältig durchgebildeten und ja auch in der Praxis gut bewährten Argus-Konstruktion ist es anzusehen, daß hier die Zündvorrichtungen nur in einfacher Anordnung, also ohne die hierfür doch recht erwünschte Reserve, vorhanden sind. Eine Havarie, wie sie z. B. den Benz-Motor am Ende des Hauptversuches, ohne diesen zu stören, betroffen hat, würde daher beim Argus-Motor zur Betriebsunterbrechung geführt haben.

Das mit den Einlaßkanälen verbundene Ansaugrohr endigt in der Gemischdrosselkammer. Der Vergaser ist so gebaut, daß er sich den in verschiedenen Flughöhen wechselnden Luftdrucken automatisch anpaßt; er besitzt zwei Düsen, von denen die eine für volle Drehzahl, die andere für langsamen Motorgang einreguliert ist.

Als Schmierung ist eine Frischölschmierung vorgesehen, auf deren Durchbildung vielleicht der ziemlich hohe Schmierstoffverbrauch des Motors zurückzuführen ist. Eine automatisch arbeitende Ölpumpe fördert das Schmiermittel in die untere Kammer des in Kurbelwellenhöhe mit einer Teilfuge versehenen Kurbelgehäuses. Für den Kühlwasserumlauf ist eine Kreiselpumpe angebracht.

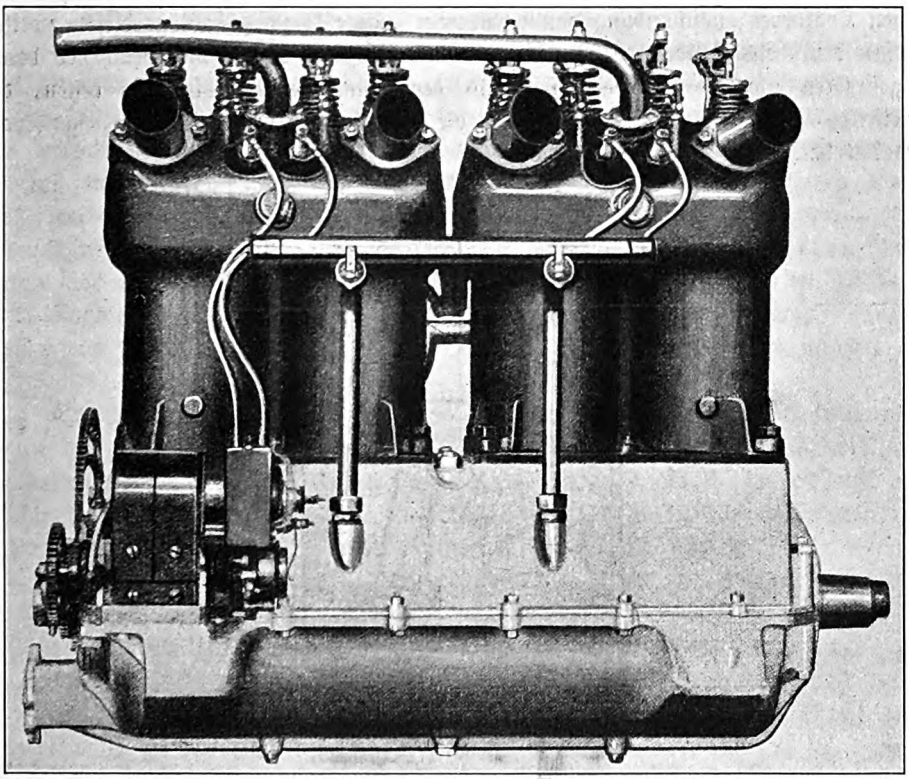
Die Antriebsräder für Steuerwelle, Magnetapparat und Kühlwasserpumpe, die an der dem Propeller entgegengesetzten Motorseite angeordnet wurden, sind als

Digitized by Google

Präzisionsräder aus Stahlscheiben hergestellt, um ruhigen und stoßfreien Gang zu erzielen. Ein Kugellager nimmt den axial wirkenden Schraubenschub auf.

Die Argus-Motoren-Gesellschaft hat für den Wettbewerb keinen Spezialtyp hergestellt, sondern ihre als Serienmotoren gebauten normalen Konstruktionen eingeliefert, die in Flugzeugen im allgemeinen gut bewährt sind. Das hatte gewisse Nachteile bei dem schnellen Fortschritt, in dem sich die Flugzeugmotoren-Industrie zur Zeit befindet und der leicht ein Überholen etwas älterer Konstruktionstypen mit sich

Abbild. 9b.



Argus-Motor, Auspuffseite. (Preis des Reichsamts des Innern.)

bringt. Die Argus-Motoren-Gesellschaft wird vor allem ihr Augenmerk auf eine Verringerung des Betriebsstoffverbrauchs richten müssen; gelingt ihr dies Ziel, so dürfte sie bei der großen Zuverlässigkeit, die ihre Motoren auf dem Versuchsstande in Adlershof gezeigt haben, für einen künftigen Wettbewerb wohl die Anwartschaft auf einen höheren Preis haben, als ihr diesmal zu erreichen gelungen ist.

Zugleich mit der Genehmigung der vom Wettbewerbsausschuß vorgeschlagenen Preisverteilung hat Seine Majestät der Kaiser am 27. Januar 1913 auch das Ein-

Digitized by Google

verständnis zu einem zweiten Flugzeugmotorenwettbewerb gegeben, dessen Kosten aus den Mitteln der Nationalflugspende bestritten werden sollen, für die aber einen Ehrenpreis zu stiften der deutsche Kaiser sich vorbehalten hat. Um den an der Flugmotorenindustrie beteiligten Firmen Zeit zur Entwicklung neuer Konstruktionen zu geben, ist die Frist für die Abwicklung des Wettbewerbes diesmal auf 2 Jahre festgesetzt worden. Die Prüfung der Wettbewerbsmotoren wurde wiederum der „Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt" in Adlershof bei Berlin übertragen, was um so mehr zu begrüßen ist, als auf diese Weise die sowohl hinsichtlich des Prüfungsverfahrens im allgemeinen als auch in bezug auf die Durchbildung der Prüfeinrichtungen und die Durchführung der Versuche selbst in reichem Maße gesammelten Erfahrungen der neuen Konkurrenzausschreibung von vornherein zugute kommen. Möge diesem zweiten großen deutschen Wettbewerbe ein nicht minder günstiger Erfolg hinsichtlich des damit angestrebten Zweckes beschieden sein als dem nunmehr abgeschlossenen ersten, der zweifellos einen kräftigen Ansporn für die Weiterentwicklung der Flugzeugmotoren gegeben hat.

La.

Digitized by Google

# Die Aussichten eines Wettkampfes zwischen Suez und Panama.

Kaum war im vergangenen Sommer bekannt geworden, daß der Durchfahrtzoll im Panamakanal auf 1¼ $ für jede Registertonne der passierenden Schiffe festgesetzt sei, als die Verwaltung des Suezkanals die Erklärung abgab, daß vom 1. Januar 1913 an die schon früher wiederholt herabgesetzten Gebühren im Suezkanal von 6,75 auf 6,25 Francs für die Registertonne ermäßigt würden, so daß der Satz dem des künftigen Panamakanals genau gleichgestellt ist.

Das ist natürlich kein Zufall, sondern es deutet sich damit der erste Beginn eines Tarifkampfes zwischen den beiden größten und wichtigsten Seekanälen der Welt an, der aller Voraussicht nach in den kommenden Jahren immer heftiger werden wird, vorausgesetzt, daß die auf den Panamakanal gesetzten Hoffnungen sich erfüllen und daß in absehbarer Zeit der Kanal im ganzen Umfange dem Betriebe übergeben werden kann. Bricht ein solcher Tarifkampf zwischen Engländern und Amerikanern in der Tat aus, so werden Handel und Schiffahrt unter allen Umständen Vorteile von der Herabsetzung der Kanalgebühren haben; aber welcher von beiden Kanälen hat am meisten Aussicht, als Sieger aus dem Wettkampf hervorzugehen und damit die Führung in der Beherrschung des Weltverkehrs an sich zu reißen?

Es ist erfahrungsgemäß außerordentlich schwierig und oft unmöglich, kommende Fragen des Weltverkehrs in ihrer Gestaltung vorauszusehen und ihre Entwicklung prophezeien zu wollen. Meist spielen sich die Dinge ganz anders ab, als es selbst die einsichtigsten Beurteiler vorherahnen. Dennoch hat man zur Beurteilung des Problems, ob der Panama- oder der Suezkanal im Kampfe um den Weltverkehr Sieger bleiben wird, d. h. aber, ob das wirtschaftliche Übergewicht in Zukunft der westlichen oder der östlichen Erdhalbkugel zufallen wird, ganz bestimmte Anhaltspunkte, die schwerlich ein vollständig falsches Urteil aufkommen lassen können. — Betrachten wir zunächst, wie zur Zeit die wirtschaftlichen Verhältnisse im Suezkanal liegen, und suchen wir dann zu ergründen, inwiefern eine Änderung des Bestehenden durch die Eröffnung des Panamakanals zu erwarten ist.

Es passierten den Suezkanal:

| Jahr | Zahl der Schiffe | Tonnengehalt. Netto-Registertonnen | Reisende |
|---|---|---|---|
| 1870 . . . . . | 486 | 436 609 | 26 758 |
| 1880 . . . . . | 2026 | 3 057 422 | 101 551 |
| 1890 . . . . . | 3389 | 6 890 094 | 161 353 |
| 1896 . . . . . | 3409 | 8 560 283 | 308 241 |
| 1900 . . . . . | 3441 | 9 738 152 | 282 511 |
| 1910 . . . . . | 4533 | 16 581 898 | 234 320 |
| 1911 . . . . . | 4969 | 18 324 794 | 275 600 |
| 1912 . . . . . | 5373 | noch nicht veröffentlicht. | |

Digitized by Google

Auf die einzelnen Nationen entfiel in den beiden letzten Jahren 1910 und 1911 ein Anteil am Suezkanal-Verkehr in folgendem Umfange:

| Nation | 1910 | | 1911 | |
|---|---|---|---|---|
| | Zahl der Schiffe | Brutto-Registertonnen | Zahl der Schiffe | Brutto-Registertonnen |
| England | 2778 | 14 363 539 | 3089 | 16 104 574 |
| Deutschland | 635 | 3 620 026 | 667 | 3 924 639 |
| Niederlande | 259 | 1 196 233 | 284 | 1 357 143 |
| Frankreich | 240 | 1 249 704 | 232 | 1 232 933 |
| Österreich-Ungarn | 191 | 876 606 | 180 | 848 917 |
| Japan | 72 | 488 081 | 85 | 507 384 |
| Rußland | 103 | 396 515 | 112 | 426 011 |
| Italien | 87 | 310 056 | 87 | 287 671 |
| Türkei | 26 | 43 939 | 85 | 191 340 |
| Dänemark | 34 | 128 644 | 41 | 152 735 |
| Schweden | 25 | 104 279 | 28 | 127 919 |
| Spanien | 26 | 101 184 | 26 | 103 124 |
| Norwegen | 20 | 61 288 | 24 | 78 404 |
| Siam | 11 | 39 003 | 11 | 35 925 |
| Griechenland | 14 | 57 655 | 4 | 16 609 |
| Rumänien | — | — | 6 | 9 676 |
| China | — | — | 2 | 4 923 |
| Vereinigte Staaten | 8 | 16 799 | 2 | 3 754 |
| Argentinien | — | — | 1 | 1 778 |
| Portugal | — | — | 1 | 1 502 |
| Ägypten | 3 | 1 325 | 2 | 892 |
| Belgien | 1 | 125 | — | — |
| Zusammen | 4533 | 23 055 001 | 4969 | 25 417 853 |

In dieser Aufstellung ist neben dem gewaltigen Übergewicht der englischen Schiffahrt und der Tatsache, daß Deutschland in ehrenvoller Weise den zweiten Platz behauptet und voraussichtlich in absehbarer Zeit auch weiter behaupten wird, das nahezu vollständige Fehlen von Schiffen der Vereinigten Staaten das Merkwürdigste und Auffälligste. 1910 noch acht, 1911 aber (einschließlich eines argentinischen) nur drei Fälle einer Benutzung des Suezkanals durch amerikanische Schiffe — das beweist zur Genüge, daß der Verkehr zum Indischen Ozean und nach Ostasien heute in der Hauptsache ein Monopol der europäischen Nationen ist.

In den Vereinigten Staaten ist man sich dieser Tatsache auch wohl bewußt, und nicht zum wenigsten deswegen baut man den Panamakanal, weil man hofft, daß ein sehr großer Teil der Häfen auf beiden Seiten des Stillen Ozeans künftig durch den Panamaweg näher an New York als an die europäischen Häfen herangerückt sein wird. Die Folgerung liegt nahe, daß dann die Schiffahrt der Vereinigten Staaten, die gegenwärtig von der europäischen, namentlich der britischen und der deutschen, nahezu erdrückt wird, aufs neue einen mächtigen Aufschwung nehmen wird, zumal wenn durch die Rückerstattung der Kanalgebühren an die Schiffe der Vereinigten Staaten den letzteren eine weitere, wesentliche Vorzugsstellung gegenüber allen Wettbewerbern eingeräumt wird.

Aber diese den Schiffahrt treibenden Völkern Europas drohende Gefahr dürfte doch mehr in der Theorie als in der Praxis vorhanden sein. Zwei Umstände

Digitized by Google

sind in erster Linie geeignet, die tatsächlichen Verhältnisse in einem wesentlich anderen Lichte erscheinen zu lassen. Einmal sind die Faktoren, die im Laufe des letzten halben Jahrhunderts die einst auf dem Atlantischen Ozean führende Stellung der Vereinigten Staaten erschüttert und schließlich beseitigt haben, mit der Eröffnung des Panamaweges nur zum Teil aufgewogen, keineswegs aber ausgeschaltet. Wenn Amerika im Welt-Seeverkehr von England und Deutschland gänzlich überflügelt worden ist und prozentual stets weiter überflügelt wird, wenn in den letzten Jahren das Erlahmen dieses Wettbewerbes zur See selbst schon an dem schnellen Rückgang des Schiffbaues in den Vereinigten Staaten zu verspüren ist (1900 noch 297 931 Registertonnen = 13,1 Prozent, 1911 nur noch 139 757 Registertonnen = 5,8 Prozent des Weltschiffbaues), so sind in erster Linie die unnatürlich hohen Betriebskosten des amerikanischen Seeverkehrs dafür verantwortlich zu machen, die ihrerseits wieder zumeist bedingt werden durch die von den Arbeitnehmerverbänden erzwungenen Löhne. Man hat in diesen Vorkommnissen ein typisches Beispiel dafür vor Augen, wie die Überspannung sozialer Forderungen schließlich Arbeitgeber und Arbeitnehmer in gleicher Weise schädigen und unter Umständen sogar zugrunde richten kann. Die Dinge liegen zur Zeit so, daß auf Schiffen der Vereinigten Staaten doppelt so hohe Löhne wie auf europäischen oder japanischen gezahlt werden müssen: nach Angaben des Staatssekretärs Root erforderte Ende 1906 der Betrieb eines 3000 t-Dampfers der Vereinigten Staaten im Jahre für jede Tonne 18,30 ℳ mehr als auf britischen, 30,70 ℳ mehr als auf deutschen Dampfern. Auch die Schiffbauunternehmer haben in den Vereinigten Staaten mit beträchtlichen Mehrkosten zu rechnen; von den Gesamtkosten eines Schiffbaues entfallen dort bis zu 75 Prozent auf Löhne und Gehälter.

Noch sinnfälliger äußert sich die Zurückdrängung der Wettbewerbsfähigkeit der Vereinigten Staaten in der Tatsache, daß die Amerikaner, um von Nord- nach Südamerika zu reisen, etwa von New York nach Buenos Aires, heute wegen der Unvollkommenheit und der hohen Fahrpreise der nationalen Schiffsverbindungen es in sehr vielen Fällen vorziehen, mit europäischen Schiffen zunächst nach Europa zu fahren und dann erst von London oder Hamburg aus die Reise nach Südamerika anzutreten. Zeitweilig waren sie dazu sogar gezwungen, denn noch im Frühjahr 1908 gab es z. B. keinen amerikanischen regelmäßigen Dampferverkehr zwischen den Vereinigten Staaten einerseits, Brasilien, Argentinien, Peru und Chile anderseits. Fügt man hinzu, daß selbst die Post von New York nach Buenos Aires und Rio de Janeiro in vielen Fällen heute über europäische Häfen geht, so hat man einen Beweis dafür, wie man ihn deutlicher kaum wünschen kann, daß eben in der Tat die Seegeltung der Vereinigten Staaten als Handelsmarine in starkem Niedergange begriffen ist. Die Kräftigung, die ihr durch die Eröffnung des Panamakanals und durch die voraussichtliche Auslegung der Bestimmungen des Hay-Pauncefote-Vertrages zuteil werden wird, kann ihr daher an sich recht wohl gegönnt werden. Ist doch schon die Äußerung getan worden, daß, wenn der Panamakanal fertig ist, keine amerikanischen Schiffe da sein werden, um ihn zu befahren. Und doch wird die geplante Rückzahlung der Kanalgebühren schwerlich wirksam genug sein, um die bisherigen Ursachen des Rückgangs der Schiffahrt der Vereinigten Staaten völlig zu beseitigen! Insbesondere



Digitized by Google

England ist den Vereinigten Staaten im friedlichen Wettbewerb zur See so gewaltig überlegen, daß sein energischer Protest gegen die Auslegung des Hay-Pauncefote-Vertrages beinahe unverständlich wäre, wenn man sich nicht vergegenwärtigte, daß England einmal Kanadas Interessen wahren muß, die durch das Verfahren der Vereinigten Staaten in der Frage der Kanalgebühren aufs schwerste bedroht werden, und daß die Londoner Regierung weiterhin ihr eigenes Ansehen zu wahren gezwungen ist.

Alle Vermutungen, inwieweit der Panamakanal Rückwirkungen ausüben wird auf wirtschaftliche, politische und militärische Fragen, alle Berechnungen und Versuche, seine finanzielle Entwicklung wenigstens in ungefähren Zügen vorwegzubestimmen, schweben natürlich in der Luft. Wie wenig man solche kommenden Möglichkeiten vorherzusehen vermag, das hat ja der Suezkanal zur Genüge bewiesen, dem vor der Inangriffnahme im Juli 1857 von einer allerdings stark voreingenommenen Seite, dem englischen Premierminister Lord Palmerston, die liebevolle Bewertung zuteil wurde, es handle sich um „ein Schwindelunternehmen, wie sie oftmals auftauchen, um englischen Kapitalisten das Geld aus der Tasche zu ziehen", und dem noch im Herbst 1858 von der Palmerston-Presse prophezeit wurde, daß kein Aktionär je einen Pfennig aus dem „unmöglichen Kanal" ziehen werde. — Und heute nimmt der Suezkanal im Jahre 135 Mill. Francs ein und verteilt 33 Prozent Dividende.

So sind denn auch alle Berechnungen über die künftige Benutzung des Panamakanals als recht willkürliche und rohe Annäherungen einzuschätzen, denen praktischer Wert schwerlich zukommen wird. Sind doch selbst beim Kaiser Wilhelm-Kanal, wo die Verhältnisse ungleich einfacher und übersichtlicher als beim Panamakanal lagen, ganz gewaltige Fehlschätzungen vorgekommen insofern, als für das erste Jahr die Zahl der durchfahrenden Fahrzeuge wesentlich unterschätzt, die Gesamttonnage hingegen noch bedeutender überschätzt wurde. — Die nachfolgenden Zahlenschätzungen, die von Prof. Johnson, also von seiten der Vereinigten Staaten, stammen und demgemäß ein wenig durch die rosafarbene Brille gesehen sein dürften, sind daher mit dementsprechender Vorsicht aufzunehmen. Johnson meint, daß der Panamakanal, wenn er schon vorhanden wäre, gegenwärtig 8 Mill. t Güter bewältigen würde und daß diese Zahl bis 1915 auf 10½, bis 1925 auf 14 Mill. gestiegen sein werde. Berücksichtigt man, daß es der Suezkanal jetzt, im 43. Jahre seines Bestehens, erst auf 18 Mill. t gebracht hat, so erscheinen die Johnsonschen Zahlen reichlich hoch gegriffen.

Im Berichtsjahre 1910/11 gingen insgesamt Güter im Werte von 99¾ Mill. $ über die mittelamerikanische Landenge von einem Ozean zum andern; von ihnen entfiel rund ¼ (26 Mill.) auf die Landenge von Panama, wo die alte, seit 1855 im Betrieb befindliche Panama-Eisenbahn den Verkehr bis heute besorgt, während die übrigen ¾ (73¾ Mill.) den mexikanischen Isthmus von Tehuantepec benutzten. Die hier seit 1907 verkehrende, großartige Tehuantepec-Bahn wird zweifellos auch nach Eröffnung des Panamakanals ihre Bedeutung zu behaupten imstande sein und nur einen verhältnismäßig kleinen Bruchteil ihrer Gütermenge an Panama abgeben. Selbst wenn man aber die künftige, den Panamakanal benutzende Gütermenge sehr hoch ansetzt,

Digitized by Google

ist nicht abzusehen, woher der Kanal einen Verkehr anziehen soll, der einigermaßen ausreichend sein würde, um das gewaltige Anlagekapital zu verzinsen und die laufenden Betriebskosten zu decken. Nach Johnson hat man mit jährlichen Unterhaltungskosten in Höhe von 3½ Mill. $ zu rechnen; dazu erfordert eine nur 3prozentige Verzinsung des Anlagekapitals rund 12½ Mill. $ im Jahr. Der Kanal müßte also jährlich 16 Mill. $ einnehmen, um nur die laufenden Selbstkosten zu decken. Wie derartiges möglich sein soll, ist nicht abzusehen. Vergleichsweise sei bemerkt, daß die Gesamteinnahmen des unter sehr viel günstigeren Bedingungen arbeitenden und überdies schon seit 1869 bestehenden Suezkanals im letzten Betriebsjahre (1912) 135 Mill. Francs ausmachten, während der Kaiser Wilhelm-Kanal im Jahre 1912 Einnahmen von 4 080 000 ℳ zu verzeichnen hatte, an denen 55 000 Schiffe mit 945 000 Register-Tonnen beteiligt waren. Tatsächlich rechnet man ja selbst in den Vereinigten Staaten, obwohl man dort reichlich optimistisch in die Zukunft des Panamakanals zu sehen gewohnt ist, auch im günstigsten Fall nur mit einer 2prozentigen Verzinsung des auf rund 1800 Mill. ℳ zu veranschlagenden Gesamtanlagekapitals.

Damit vergleiche man nun die 33 Prozent Dividende, die der Suezkanal abwirft, und man wird nicht mehr im Zweifel sein, welche Wasserstraße in einem künftigen Tarifwettkampfe der beiden größten Seekanäle der Erde die besseren Aussichten hat.

Dazu kommen aber noch einige weitere Umstände, die Beachtung verdienen: Die Suez-Route hat gegenüber dem Panamaweg den großen und bleibenden Vorzug, daß ihr ganzer Verlauf von Europa bis nach Indien, Ostasien und Australien eine Fülle von vortrefflichen Handelshäfen und Kohlenplätzen aufweist, die einen ungemein mannigfaltigen Güteraustausch und eine dauernde Neuversorgung der Schiffe mit Heizmaterial gestatten. Wie anders liegen die Dinge für den Panamaverkehr! Außer Panama und Colon selbst, den beiden Häfen an den Kanalenden, ist für die Schiffslinien, die zwischen atlantischen und pazifischen Hafenorten verkehren, kaum irgendein Hafen vorhanden, der zu einer selbstverständlich scheinenden Unterbrechung der Seefahrt einladet. Ein paar kleinere Häfen auf den westindischen Inseln und auf einigen Inseln des Stillen Ozeans, dazu für den Australienverkehr allenfalls die südamerikanischen Häfen Guayaquil und Paita, im übrigen aber nur für die Fahrt nach und von dem westlichen Südamerika eine Reihe von bequem gelegenen und handelskräftigen Häfen — das sind nicht sehr verlockende Aussichten. In dieser Hinsicht wird ja selbst die alte Magelhaensstraße, zu der der Weg an Welthäfen wie Buenos Aires, Rio de Janeiro und andere vorbeiführt, der Panama-Route überlegen sein und gerade im Verkehr mit den wichtigen chilenischen Häfen voraussichtlich ihre Überlegenheit behaupten. Der Mangel an Kohlenstationen bedingt für die den Stillen Ozean durchquerenden Schiffe die Mitnahme einer unverhältnismäßig großen Menge von Kohlen, von toter, unverzinslicher Last, auf Kosten der nutzbringenden Ladefähigkeit. Um diesem Übelstande wenigstens einigermaßen abzuhelfen, ist ja schon in Amerika der Vorschlag aufgetaucht, man solle im Stillen Ozean eine Anzahl von Kohlenschiffen stationieren, die lediglich die Bestimmung haben sollen, den den Panamakanal passierenden Fahrzeugen eine leichte Ergänzung


Digitized by Google

ihrer Kohlenvorräte zu gestatten. Es bleibe dahingestellt, ob dieser Vorschlag zweckmäßig ist oder nicht; jedenfalls aber zeigt er deutlich die großen Vorzüge, deren sich der Suezkanal erfreut. — In Fällen, wo die Fahrten durch den Suez- und durch den Panamakanal ungefähr gleich lang sind und gleich viel Zeit beanspruchen, wie etwa für die Reise von Hamburg nach Sydney oder von New York nach Hongkong, wird der ältere, bequemere und billigere Weg ganz selbstverständlich den Vorrang vor dem jüngeren behaupten, soweit nicht vielleicht Schiffe der Vereinigten Staaten lediglich aus nationalen Gründen zu einer Bevorzugung des Panamakanals neigen. Eine Verdrängung des Suezkanals aus der Gunst der Reedereien ist um so weniger zu erwarten, als das Klima auf dem Isthmus von Panama, obwohl es gegen früher den größten Teil seiner Schrecken verloren hat, doch für Weiße noch immer nicht gerade günstig und die Atlantische Zufahrtsstraße überdies wegen der Stürme im Karaibischen Meer bei den Seefahrern recht wenig beliebt ist. Daß in den ersten Jahren eine große Menge von Globetrottern dem Panamakanal zuströmen wird, um das neueste Weltwunder gesehen zu haben, ist eine Sache für sich, aber daß der Suezkanal *dauernd* eine irgendwie fühlbare Beeinträchtigung erleiden wird, erscheint unter den obwaltenden Umständen rundweg ausgeschlossen. Das gilt für den Güterverkehr noch sicherer als für den Personenverkehr, denn die europäischen Schiffe, die nun doch einmal so gut wie ausschließlich im Suezkanal vorherrschen, gehen auf ihrer Fahrt zum Fernen Osten in nur verschwindend seltenen Fällen tiefer in den Stillen Ozean hinein; die großen Welthäfen Ostasiens, Hinterindiens und Australiens aber sind von den großen europäischen Häfen aus ausnahmslos über Suez schneller zu erreichen als über Panama, und die Schiffahrt der Vereinigten Staaten zum Indischen und Stillen Ozean, die künftig aus doppeltem Grunde Panama vor Suez bevorzugen könnte, ist, wie oben gesagt wurde, ein in seiner Bedeutung vorläufig kaum in Betracht kommender Faktor. Gerade der große Massengüterverkehr aus den ostasiatischen und indischen Häfen, soweit er auf dem Seewege nach Europa gelangt, wird voraussichtlich im *gesamten* Umfange den alten Verkehrsstraßen treu bleiben. Die amerikanische Westküste hat aber nichts, was dem ostasiatisch-indischen Handel auch nur entfernt an Bedeutung gleichkommt. Das sehr schmale Hinterland, das die gesamte amerikanische Westküste kennzeichnet, vermag der Weltwirtschaft ohnehin, im Vergleich zu den ostasiatischen Handelsplätzen, nur bescheidene Nahrung zuzuführen; Holz und Getreide aus Kalifornien und Britisch-Kolumbien sowie Salpeter aus Chile — damit sind die einigermaßen bedeutenden Ausfuhrartikel der amerikanischen Küste des Stillen Ozeans eigentlich schon aufgeführt, und die Inselwelt des Stillen Ozeans vermag ebenfalls zu dem internationalen Handel nicht allzuviel beizusteuern. Das wird natürlich nicht hindern, daß die großen Reedereien künftig einzelne Dampfer durch den Stillen Ozean und den Panamakanal ständig verkehren lassen; aber eine solche Maßnahme dürfte von ihnen selbst kaum als ein besonders einträgliches Geschäft angesehen werden. Dazu kommt, daß für das Pazifische Südamerika die Magelhaensstraße, für das Pazifische Nordamerika hingegen die mexikanische Tehuantepec-Bahn recht gefährliche Wettbewerber des Panamakanals auch im Güterverkehr sein werden, weil sie in vielen Fällen eine billigere Beförderung gestatten werden als die

Digitized by Google

mit teuren Durchfahrtgebühren belastete künstliche Wasserstraße.*) Jedoch braucht uns der künftige Magelhaens- und Tehuantepec-Verkehr hier nicht zu interessieren, da die Frage, wie das Verhältnis zwischen Suez und Panama sich in Zukunft gestalten wird, davon nicht berührt wird.

Zu allen andern Tatsachen, die eine zweifellose Begünstigung des Suezkanals vor dem Panamakanal bedingen, kommt nun aber noch ein weiterer Umstand, dessen Bedeutung zwar zunächst noch gering ist, aber von Jahrfünft zu Jahrfünft fühlbarer werden dürfte. Der Suezkanal kann sich nämlich ungleich leichter als der Panamakanal allen in Zukunft etwa noch eintretenden Vergrößerungen der Schiffsabmessungen anpassen. Der Suezkanal, der ursprünglich nur 7,93 m tief angelegt wurde, wird zur Zeit auf 11 m Tiefe gebracht. Er kann verhältnismäßig leicht auch auf jede andere Tiefe gebracht werden, die das noch immer rasch anwachsende, wenn auch vermutlich einer schließlichen Grenze entgegengehende Steigen der Schiffsabmessungen etwa noch erforderlich machen sollte, denn der Boden, den der Kanal durchbricht, besteht aus Sand und ist daher verhältnismäßig sehr leicht zu bearbeiten. Anders in Panama, wo nicht nur der ungemein harte, schwer zu bearbeitende Felsboden jede etwa künftig notwendig werdende Abänderung des einmal Bestehenden ungemein erschwert, sondern vor allem auch die Tatsache, daß hier, im Gegensatz zu Suez, verschiedene Schleusen vorhanden sind, deren einmal festgelegte Form ein unbedingtes und starres Festhalten an den ursprünglichen Bauplänen erforderlich macht, weil jede nachträgliche Abänderung geradezu mit einem Neubau des größten Teiles des Kanals gleichbedeutend sein würde. Die Bedeutung dieses Umstandes darf nicht unterschätzt werden, und seine Wirkung beginnt schon gegenwärtig, bevor noch der Kanal dem Verkehr übergeben ist, sich in besorgniserregender Weise geltend zu machen. Der Panamakanal wurde zwar von Anfang an in Abmessungen angelegt, die mindestens für sehr lange Zeit hinaus allen Vergrößerungen im Schiffbau Rechnung zu tragen schienen. Während der Suezkanal anfangs nur 7,9 m Tiefe und 22 m Sohlenbreite aufwies, gaben die Amerikaner dem Panamakanal von vornherein eine Tiefe von 13,7 m, dazu eine Breite von 150 m, an den engsten Stellen des Culebra-Einschnittes immerhin noch von mindestens 91,4 m und in den Krümmungen gar von 300 m. Die Schleusen mit ihrer Länge von 305, ihrer Breite von 33,5 m und ihrem normalen Wasserstand von 12,5 m gingen über alle Maße hinaus, die je bei ähnlichen Anlagen früherer Zeit angewendet worden waren. Und dennoch — schon heute, knapp 9 Jahre nach Inangriffnahme der amerikanischen Arbeiten in Panama, zeigt sich die Möglichkeit, daß die Abmessungen des Kanals nicht mehr unter a l l e n Umständen als ausreichend angesprochen werden können. Die Schiffsabmessungen der Kriegs- wie der Handelsmarine sind im letzten Jahrzehnt so schnell gewachsen, daß schon die jetzt im Bau befindlichen größten Schiffe auf eine Benutzung des Panamakanals werden ver-

*) Genaueres hierüber in Alb. Bencke s Aufsatz: „Mutmaßliche Einwirkung der Panamakanal-Gebühren auf den internationalen Seeverkehr" in der Monatsschrift „Weltverkehr und Weltwirtschaft", September 1912, S. 254, sowie in meinem Aufsatz: „Die wirtschaftlichen Aussichten des Panamakanals in kritischer Beleuchtung" in der „Internationalen Monatsschrift", Februar 1913, S. 619.

Digitized by Google

zichten müssen, so, um nur ein Beispiel zu nennen, der schon vor seiner Indienststellung so viel genannte und überall bekannte „Imperator" der Hamburg-Amerika-Linie.

Die voraussichtlich bald zutagetretende Unzulänglichkeit der Schleusenabmessungen im Panamakanal erhellt aus einem Vergleiche mit den Maßen, die man für die neuen Schleusen des gegenwärtig ebenfalls im Erweiterungsbau befindlichen Kaiser Wilhelm-Kanals für erforderlich erachtet hat, obwohl diese Wasserstraße bekanntlich nur von den größten Kriegschiffen, nicht hingegen von den Riesen unter den Passagierdampfern befahren zu werden braucht. Die Pläne für die Verbreiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals sind nur um wenige Jahre jünger als die des Panamakanals, und doch haben die Fortschritte des Schiffbaues in diesen wenigen Jahren gleich ganz bedeutend größere Schleusen notwendig gemacht, wie nachstehende Zahlen zeigen:

| | Panamakanal | Neuer Kaiser Wilhelm-Kanal |
|---|---|---|
| Länge der Schleusen . . | 305 m | 330 m |
| Breite = = . . | 33,53 = | 45 = |
| Wassertiefe . . . . . | 12,50 = | 13,77 = (unt. mittl. Wasserstand d. Ostsee) |

Diese wenigen Zahlen sind geeignet, nachdenklich zu stimmen, denn sie besagen, daß die Abmessungen des Panamakanals schon vor der Eröffnung ein wenig veraltet sind. Da der Panamakanal für die Vereinigten Staaten in erster Linie strategische Bedeutung hat, so wird die Regierung zu Washington später unter Umständen in der unangenehmen Lage sein, entweder auf den Bau ganz großer Kriegsschiffe verzichten oder deren Abmessungen, vor allem die Breite, in einer für die allgemeine Brauchbarkeit nicht eben zweckmäßigen Weise beschränken zu müssen. Wohl gemerkt, auch den Suezkanal können zur Zeit die sehr tiefgehenden, neuesten Ozeanriesen nicht durchfahren, aber bei ihm bedarf es lediglich einer zwar kostspieligen, aber immerhin in einer Reihe von Jahren ohne Sperrung des Betriebes durchführbaren Vertiefung, um ihn wieder den gesteigerten Ansprüchen anzupassen; denn die Länge und Breite der Schiffe bedeuten für ihn kein Hindernis, da er keine Schleusen besitzt; der Panamakanal aber kann aus dem starren Rahmen seiner Schleusenabmessungen niemals herauskommen, und der amerikanische Schiffbau ist daher wohl oder übel gezwungen, sich diesen Abmessungen anzupassen, wenn ein Teil seiner Kriegs- und Handelsschiffe künftig nicht in eine Lage kommen soll, als sei das große Kulturwerk des Panamakanals niemals in Angriff genommen worden. Tatsächlich ist ja in den Vereinigten Staaten auch schon die Verfügung erlassen worden, daß alle künftigen Schiffsbauten sich den Schleusenabmessungen des Panamakanals unter allen Umständen anzupassen haben. Die übrigen Nationen, für die die Benutzung des Panamakanals zwar hier und da eine erwünschte Erleichterung, aber keine unbedingte Notwendigkeit im Krieg und Frieden darstellt, brauchen demgegenüber ihre Schiffsgrößen an keine festen Maße zu binden, sondern können sie nach Bedarf von Fall zu Fall steigern.

Von welchen Gesichtspunkten aus man das große Problem des Weltverkehrs der Zukunft, Suez gegen Panama, auch betrachten mag: eine vorurteilsfreie Be-

Digitized by Google

trachtung zeigt immer wieder, daß die Aussichten für Suez viel günstiger liegen als für Panama. Vielleicht ist diese Erkenntnis geeignet, die auffällige Tatsache zu erklären, daß bei dem Wettlauf um die Schaffung des mittelamerikanischen Kanals in den letzten Jahrzehnten nur die Vereinigten Staaten und Frankreich beteiligt waren, nicht hingegen England.

Vor 60 und 70 Jahren legten die Briten noch so hohen Wert auf die Beherrschung des künftigen mittelamerikanischen Kanals, daß sie um die Stadt Greytown einen kurzen, kleinen Krieg mit Nicaragua führten (Februar/März 1848) und von 1848 bis 1854 zum Kriege mit der nordamerikanischen Union bereit waren; wenn sie seit 33 Jahren Franzosen und Amerikaner in Panama ruhig gewähren lassen, ohne, wie einst in Suez und neuerdings in der Frage der Bagdadbahn, das große Unternehmen mit allen verfügbaren Mitteln zu hintertreiben, so kann eben nur das Hochgefühl der beati possidentes dieses Verhalten erklären, das Bewußtsein, daß, wer Suez in Händen hat, Panama nicht zu fürchten braucht.

Dr. R. Hennig.

Digitized by Google

# Italiens Flottenbau, Marineetat 1913/14 und Personalreform.

## Das Flottenbaugesetz von 1913.

An die Stelle der erwarteten größeren Flottenvorlage, die die Rüstung Italiens zur See dem Schutzbedürfnis seiner — neuerdings vergrößerten — maritimen Interessen entsprechend verstärken sollte, ist einstweilen, da sich der Finanzminister weigerte, zur Zeit größere Summen bereitzustellen, eine verhältnismäßig geringe Erweiterung der bestehenden Flottenbaugesetze von 1909 und 1911*) getreten. Die finanzielle Wirkung dieser Erweiterung besteht in einer Festlegung von 495 Mill. Lire für die nächsten neun Rechnungsjahre. Die Art, wie diese Gesamtsumme in ungleichmäßigen Raten auf die einzelnen Jahre verteilt ist, macht die ohnehin nicht einfachen italienischen Etatsverhältnisse noch unübersichtlicher.**)

Durch das neue Gesetz werden nämlich die in den ordentlichen Marineetats bis 1917/18 für Erneuerung und Erhaltung des Schiffsmaterials usw. bereits vorgesehenen Jahresbeträge von je 60 Mill. Lire auf 70 Mill. Lire erhöht und Summen in dieser Höhe auch für jedes der vier Rechnungsjahre 1918/19 bis 1921/22 festgelegt. Ferner werden die Beträge der beiden Kapitel „Zusatz zum Schiffbaufonds" und „Ausgaben, die nicht den Schiffbau betreffen" der neun außerordentlichen Etats 1913/14 bis 1921/22 um bestimmte Raten im Gesamtbetrage von 165 Mill. Lire vergrößert, ohne daß eine zahlenmäßige Höhe für jedes der beiden genannten, dem Wesen nach verschiedenen Etatskapitel angegeben wird. Der Gesamtbetrag der für die außerordentlichen Etats bis 1921/22 bewilligten und noch verfügbaren Gelder — ein erheblicher Teil wurde bereits vorschußweise verbraucht — ist damit auf 230 Mill. Lire gestiegen. Seine neun Jahresraten sind: 60, 15, 5, 5, 25, 25, 25, 35, 35 Mill. Lire.

Mit den Schiffbaugeldern der ordentlichen und der außerordentlichen Etats sowie mit den Löhnen der Werftarbeiter (jährlich etwa 20 Mill. Lire) sollen die schon vorhandenen Schiffe unterhalten und die noch unvollendeten Neubauten des Programms von 1909***) sowie folgende Neubauten fertiggestellt werden:

---

*) Die Flottenbaugesetze von 1909 und 1911 sind im Augustheft von 1911 besprochen.

**) Der Einblick in die durch mehrere komplizierte Flottenbaugesetze und häufige Sonderbewilligungen verwickelten italienischen Marineetatsverhältnisse wird u. a. auch durch summarische Fassung der Etatskapitelüberschriften und der gesetzlichen Bestimmungen über die Verwendung der bewilligten Summen erschwert. So sind z. B. im Etat die Gelder für Material zu Schiffsneubauten nicht von denen zur Unterhaltung der schon vorhandenen Schiffe sowie zur Beschaffung von Waffen an Bord und an Land getrennt, und das neue Flottenbaugesetz sieht Gesamtsummen vor, die zugleich „für den Schiffbau" und „für Zwecke, die nicht dem Schiffbau dienen", bestimmt sind. Dem Marineminister ist dadurch beträchtlicher Spielraum in der Verwendung jener Gelder gegeben.

***) Von den Neubauten des Programms von 1909 werden bei Beginn des neuen Etatsjahres, d. h. am 1. Juli 1913, noch im Bau sein: 3 Schiffe der „Cavour"-Klasse, „Marsala", fünf 670 t-Zerstörer, fünf 130 t-Torpedoboote, vier 400 t-Unterseeboote, 1 Vermessungsschiff, 1 Flußkanonenboot.

Digitized by Google

2 Linienschiffe, „Duilio" und „Doria" (Baubeginn Frühjahr 1912),
2 Kreuzer,
2 Kolonialkreuzer, „Campania" und „Basilicata", } noch nicht im Bau,
eine unbestimmte Anzahl Zerstörer (13 seit Anfang 1913 im Bau),
= = = Torpedoboote,
= = = Unterseeboote,
2 Öltransportschiffe,
2 Schulschiffe für Seekadetten, } noch nicht im Bau,
mehrere Hilfsschiffe.
2 Unterseeboots-Hebepontons (davon eins seit Ende 1912 in Stettin im Bau).

Inwieweit die für die nächsten Jahre bewilligten Gelder für die Fertigstellung dieser Neubauten ausreichen, kann nicht einmal das Marineministerium genau übersehen, wie weiter unten gezeigt werden wird. Für Außenstehende ist die Beurteilung noch schwieriger, weil das Marineministerium während der letzten Jahre keinerlei Sondernachweis über den Verbrauch der Schiffbaugelder in seinen Jahresetats mehr erscheinen läßt. Die Unterlassung solcher in den Etatsvoranschlägen der meisten Staaten üblichen Nachweise hängt damit zusammen, daß auf Grund des Gesetzes vom 2. Juli 1911 nicht mehr bestimmte Summen für jeden einzelnen Schiffsneubau, sondern Pauschalsummen zur ununterbrochenen Erneuerung des Schiffsmaterials bzw. für Ausführung eines bestimmten Bauprogramms in die Entwürfe der Jahresetats eingestellt werden. Wie im nachstehenden gezeigt werden wird, hat sich der Marineminister kürzlich offen gegen Aufstellung von ins einzelne gehenden Nachweisen über den Verbrauch der Schiffbaugelder ausgesprochen.

Immerhin läßt sich übersehen, daß die für die nächsten Jahre verfügbaren Schiffbaugelder ungefähr ausreichen werden, um die im Gesetz von 1913 angeführten Neubauten fertigzustellen, wenn die Voraussetzung zutrifft, daß die durch die Etatskapitelüberschriften geschaffene Dehnbarkeit der Auslegung betreffend den Verbrauch der Schiffbaugelder und die hinsichtlich der Zahlen unbestimmt gehaltenen Angaben über die jetzt zu bauenden Torpedofahrzeuge und Hilfsschiffe usw. keinen Strich durch die Rechnung machen.

Anderseits läßt sich auch übersehen — und man hat das auch in Presse, Parlament und Ministerium allseitig erkannt —, daß die Schiffbau-Pauschalsummen der nächsten Rechnungsjahre zur Ausführung weiterer Neubauten, wie z. B. der projektierten 36000 t-Schiffe, nicht ausreichen.

Weitere Forderungen für die Flotte sind daher bereits vom Marineminister für die nächste Zukunft angekündigt und von der öffentlichen Meinung gebilligt worden, aber nicht vom Finanzminister, der augenscheinlich einen günstigeren Zeitpunkt für derartige Ausgaben abwarten will.

## Der Marineetat 1913/14.

Der Marineetat 1913/14 sieht in der von der Kammer genehmigten Fassung im ganzen 259529411 Lire vor. Davon entfallen auf die Kriegsmarine 211158960 Lire, auf allgemeine, d. h. auch für die Handelsmarine bestimmte Ausgaben 2,45, auf Pensionen 10,63, auf die Handelsmarine 32,4 und auf Fondsausgleiche 2,8 Mill. Lire.

Digitized by Google

Die Steigerung des Etats der Kriegsmarine gegen 1912/13 beträgt etwa 35 Mill. Lire, von denen 25 Mill. dem Schiffbau zugute kommen und 10 Mill. für etwas vermehrte Indiensthaltungen sowie Personal- und Materialvermehrung bestimmt sind. Bei dieser Steigerungsberechnung sind die Sonderbewilligungen außer acht gelassen, die den Etat 1912/13 nachträglich erhöht haben, nämlich 6,5 Mill. Lire für Vermehrung von Personal und Materialvorräten, 15 Mill. Lire für Torpedobootsbauten und 29,4 Mill. Lire, die dem Extraordinarium des Schiffbaufonds von 1913/14 durch Gesetz vom 29. Dezember 1912 vorschußweise entnommen wurden. Letztere 29,4 Mill. Lire werden dem Etat 1913/14 durch vorschußweise Entnahme von 30 Mill. Lire aus dem Etat 1914/15 wieder ersetzt.

Somit stehen für die Kriegsmarine im Rechnungsjahre 1913/14 einstweilen zur Verfügung:

214,2 Mill. Lire etatsmäßiger Betrag, einschl. 2,15 Mill. Lire allgemeiner Ausgaben,
30,0 " = Vorschuß aus den Etats 1915/16 bis 1917/18 laut Gesetz vom 2. Juli 1911,

zus. 244,2 Mill. Lire = etwa 195 Mill. ℳ.

Hierzu werden — wie in den vorhergehenden Jahren — Bewilligungen durch Sondergesetze kommen, wie durch das angekündigte Gesetz betreffend Marineflugwesen.

Für den Schiffbau, einschließlich Unterhaltung vorhandener Schiffe, sowie zum kleinen Teil auch für Zwecke, die nicht den Schiffbau betreffen, sind von der Gesamtsumme 1913/14 bestimmt: 119,4 Mill. Lire Materialgelder und 18,5 Mill. Lire Löhne für Werftarbeiter, zusammen rund 138 Mill. Lire = 110 Mill. ℳ. 1912/13 waren es etwa 125 Mill. ℳ, unter Einrechnung der Nachtragsbewilligungen.

Der Etat 1913/14 enthält im übrigen nichts besonders Interessantes.

Die hauptsächlichsten Indiensthaltungen bleiben der Zahl der einzelnen Schiffe und Schiffsverbände nach dieselben (2 Geschwader mit 15 Schlachtschiffen, 1 Schulschiffsdivision mit 3 Schlachtschiffen und die Torpedoinspektion mit 31 Zerstörern, 28 Hochseetorpedobooten usw. — sämtlich voll besetzt das ganze Jahr hindurch in Dienst). Der Etat rechnet hinsichtlich der Materialverbrauchsgelder alle Neubauten des Programms von 1909, bis auf „Conte di Cavour", als bei Beginn des Rechnungsjahres fertiggestellt.

Das Unterpersonal wird von 33 000 auf 35 000 Mann vermehrt, von denen 25 000 Mann eingeschifft sein sollen.

## Der Kammerbericht über das Marinebudget 1913/14.

In dem am 25. Februar 1913 von der Budgetkommission genehmigten Bericht des Abgeordneten Del Balzo über den Marineetat 1913/14 wird eingangs ausgeführt, daß die beantragte Vermehrung der Ausgaben für die Kriegsmarine keineswegs zur Ausführung eines neuen Bauprogramms, sondern nur zur Beendigung des bereits in Ausführung befindlichen, um einige kleinere Ersatzbauten erweiterten Bauprogramms, bestimmt sei. Die Budgetkommission wolle damit zum Ausdruck bringen, daß die Ankündigung eines neuen Bauprogramms von der Anforderung besonderer Geldmittel dafür begleitet sein müsse.

Digitized by Google

Auf das Ersuchen der Budgetkommission, der Marineminister möge ihr einen genauen Nachweis über die Verwendung der Bausummen geben, die für die in Arbeit befindlichen Schiffe verausgabt werden, habe er erwidert, es sei nicht möglich, im voraus festzustellen — auch nicht annäherungsweise —, welche Summe im ganzen erforderlich werde und wie sie auf die einzelnen Neubauten zu verteilen sei. Diese Unmöglichkeit habe ihren Grund in den unvorhersehbaren möglichen Gestaltungen der Neubauten selbst, die von militärischen Anforderungen und der Leistungsfähigkeit der Schiffbauindustrie abhängen. Unter anderem führe das Bestreben, die Ausführung des Bauprogramms zu beschleunigen, dazu, gewisse Neubauten, die unter Verzögerung der Materiallieferungen usw. litten, gleichsam auf Wartegebühr zu setzen und unterdessen andere Bauten, mehr als im Etat vorgesehen, zu fördern. Auf diese Weise würden im Laufe des Rechnungsjahres in der Regel alle etatsmäßig und außerhalb des Etats (vorschußweise) bewilligten Bausummen verbraucht.

Auf die Fragen wegen des Zustandes und des Fertigstellungstermins der im Bau befindlichen Schiffe erwiderte der Marineminister, „G. Cesare" sowie „L. da Vinci" könnten erst Ende dieses Jahres und „Conte di Cavour" erst im Sommer nächsten Jahres zu offiziellen Probefahrten bereit sein. „Quarto" werde noch im Februar, „Nino Bixio" im März und „Marsala" im August 1913 fertig. Die Verzögerung im Bau der Linienschiffe liege wesentlich an der verspäteten Lieferung der Panzerplatten. Laut Vertrag hätten „G. Cesare" und „L. da Vinci" Ende 1912 zu Probefahrten fertig und die Lieferung der Panzerung sowie der Artillerie nebst Zubehör bereits Ende Juni 1912 beendet sein sollen. Der Eintritt dieser Schiffe in die Flotte wäre für Mitte 1913 angesetzt gewesen. Da die Terni-Gesellschaft schon im Laufe der ersten Zeit erklären mußte, sie würde den Panzer nicht rechtzeitig liefern können, so wurde Carnegie in Pittsburg die Lieferung von 4100 t Panzer für die beiden Schiffe — und zwar zu bedeutend billigeren Preisen, als sie die Terni-Gesellschaft machte — übertragen. Carnegie gab wiederum mit Erlaubnis des italienischen Marineministeriums den Auftrag zur Lieferung eines Teiles dieser Panzerplatten an die Bethlehem-Steelworks weiter. Die Lieferungen der letzteren mußten aber zum Teil verworfen werden, worunter besonders die Fertigstellung von „G. Cesare" zu leiden hat.

Die Artillerie von „Conte di Cavour" sollte Vickers-Terni von vornherein erst Ende 1913 liefern. Aber auch bei dieser Lieferung werden Verzögerungen eintreten, so daß das Schiff nicht vor nächsten Sommer fertig werden kann.

Die Budgetkommission drückte den Wunsch aus, daß keine weitere Zeit bei den Neubauten verloren werde und die verlorene Zeit eingeholt werden möge. Der Umstand, daß in Österreich, wo der Linienschiffbau unter etwa gleichen Verhältnissen wie in Italien vor sich gehe, die neuesten Linienschiffe wieder bedeutend schneller hergestellt würden als in Italien, ließe es angezeigt erscheinen, bei verspäteter Ablieferung der heimischen Neubauten rücksichtslos mit Vertragsstrafen gegen die säumigen Lieferanten vorzugehen. Österreich werde in einigen Monaten dem italienischen „Dante Alighieri" 3 „Viribus Unitis" entgegenstellen können, und der vierte „Viribus" werde wahrscheinlich früher fertig werden als „Conte di Cavour", das letzte der 4 italienischen Linienschiffe.

Digitized by Google

[Diese Angaben des Berichterstatters dürften stimmen. Während nämlich die ein Jahr später als „Dante Alighieri" begonnenen 4 „Viribus Unitis" durchschnittlich schätzungsweise 30 Monate von ihrer Kiellegung bis zum Eintritt in die Flotte brauchen werden — „Viribus" und „Tegethoff" wurden nach 27 und 29 Monaten fertig —, werden „Dante" (43 Monate im Bau) und die 3 „Cavour" hierfür durchschnittlich 45 Monate brauchen. Der Marineminister tat also recht, als er 1909 bei Bewilligung der Raten für diese Schiffe auf die im Parlament gestellte Forderung, die Schiffe sollten innerhalb 36 Monaten fertiggestellt werden, vorsichtigerweise keine bindende Erklärung abgab. Unter „Fertigstellung" ist im übrigen bei italienischen amtlichen Erklärungen immer „Fertigstellung zum Beginn der Probefahrten" gemeint, und diese ziehen sich in Italien meist längere Zeit hin.]

Der Berichterstatter zieht dann Vergleiche zwischen der Flotte Italiens und derjenigen Frankreichs sowie Österreich-Ungarns und kommt zu dem Schlusse, daß erstere notwendig verstärkt werden müsse. Ein Vergleich der Kriegsflotten der Großmächte nach dem Stande vom 1. Januar 1913 zeige, daß Italiens Flotte an siebenter Stelle stehe, nur Rußland sei in diesem Punkte schwächer als Italien.

Das Kaliber der schweren Geschütze für die projektierten Linienschiffe dürfe keinesfalls geringer sein als das auf den Linienschiffsneubauten anderer Staaten. Es stehe fest, daß z. B. England und Japan das 38 cm-Geschütz einführen. Wenn Italien auch zur Einführung von 38,1 cm-Geschützen und zwar Mantelringrohr-Geschützen übergehen wolle, so müsse man die heimischen Geschützfabriken schleunigst dafür einrichten, da man ja andernfalls von der ausländischen Industrie abhängig würde. Die Annahme des Mantelringrohr-Systems sei durchaus anzuraten. Die Mantelringrohr-Geschütze hätten vor den Drahtrohr-Geschützen die Vorteile geringeren Gewichtes, größerer Energie, Anfangsgeschwindigkeit, Treffsicherheit und Rasanz der Flugbahnen sowie längerer Lebensdauer voraus. (Der Verfasser führt das an mehreren Beispielen von Geschützen bis zur 30,5 cm-K. einschließlich aus.) Die Leistungsfähigkeit der Mantelringrohr-Geschütze betrage etwa 30 Prozent mehr als die der Drahtgeschütze. Diese hätten außerdem verschiedene andere in ihrem System begründete Schwächen.

Hinsichtlich des Torpedobootmaterials sei bemerkenswert, daß Italien der einzige Staat ist, der noch Torpedoboote von nur 130 t Deplacement baut, die bei allen anderen Flotten in die letzte Linie gestellt sind. 30 von diesen Fahrzeugen seien kürzlich fertiggestellt und weitere 10 würden im Laufe dieses Jahres abgeliefert werden.

Den Bau von Unterseebooten und die Ausbildung ihrer Besatzungen legte der Berichterstatter dem Marineminister besonders ans Herz. Die 8 neuen Unterseeboote des „Fiat"-Typs sind im Juni dienstbereit; „Atropo" kam bereits aus Kiel an, und die übrigen 4 Unterseeboote des Programms von 1909 (2 „Bernardi"-, 2 „Cavallini"-Typ) werden im Laufe dieses Jahres fertig. Zur Hebung gesunkener Unterseeboote beabsichtigt man — an Stelle von Unterseebootshebeschiffen, mit denen fremde Marinen keine guten Erfahrungen gemacht hätten —, automobile Pontons, die auf die verschiedenen Unterseebootstationen zu verteilen sind, zu verwenden. Der erste im Juni 1913 abzuliefernde dieser Pontons sei bei einer Firma, die Spezialistin für

Digitized by Google

Herstellung derartiger Fahrzeuge sei (gemeint ist der Vulcan in Stettin), im Bau. Von dem Ausfall der Versuche mit diesem Ponton werde die Ausführung der übrigen abhängen.

Dem technischen Fortschritt der Torpedos, die neuerdings eine bedeutend wirksamere Waffe als früher darstellten, müsse die Marine mehr als bisher folgen.

[Die italienische Marine scheint die Torpedowaffe weniger als andere Marinen entwickelt zu haben; unter anderem hat sie den 53 cm-Torpedo noch nicht eingeführt.]

Auf den Vorschlag des Berichterstatters, größere Summen für Kohlenlager auszugeben und letztere im Innern des Reiches, abseits der Küste, anzulegen, habe der Marineminister erwidert, am 1. Februar 1913 seien die Kohlen- und Heizölvorräte der Marine so aufgefüllt worden, daß sie allen Anforderungen entsprechen könnten und daß man weitere Behälter für große Heizölvorräte baue.

Über die beabsichtigte Organisation des Luftfahrtsdienstes äußerte der Marineminister, er beabsichtige einen vollkommen selbständigen Luftfahrtsdienst mit eigenem Personal einzurichten. Mit einem Kostenaufwand von etwa 11½ Mill. Lire, von denen 9,2 Mill. Lire für das Rechnungsjahr 1913/14 und 2,2 Mill. Lire für das folgende Jahr außeretatsmäßig gefordert werden sollen, solle eine Flotte von Lenkballons und Wasserflugzeugen beschafft werden. Diese solle zunächst aus mehreren Lenkballons von 12000 cbm Fassung und großem Aktionsradius, 10 Geschwadern von Wasserflugzeugen (idrovolanti) und 5 Geschwadern anderer Flugzeuge (idroaeroplani) zur Küstenverteidigung bestehen. Der Entwurf beabsichtigt ferner die Anlage von 7 Lenkballonhallen mit Werkstätten, und zwar 3 an der Adriatischen, 1 an der Tyrrhenischen Küste und 3 weitere, eventuell zu errichtende.

Das Kriegsministerium habe kürzlich dem Marineministerium die erste der 3 Luftschiffhallen an der Adria sowie den dort zu stationierenden Lenkballon „M. 1" abgetreten. In Venedig werde eine Oberkommandostelle für den Luftfahrtsdienst geschaffen werden. Für Unterhaltung des Materials und Personals sollen 1913/14 4,2 Mill. Lire, 1914/15 6,3 Mill. und von 1915/16 ab jährlich 6 Mill. Lire vorgesehen werden.

Anfang 1913 waren je 8 Seeoffiziere in der Führung von Lenkballons und Flugzeugen ausgebildet. Die Lenkballons „P. 2" und „P. 3" machten während des Krieges in Lybien über 130 Fahrten und waren dabei nur ein einziges Mal gezwungen, infolge Motorschadens außerhalb der eigenen Stellungen, aber in deren Nähe, niederzugehen. Die vielen feindlichen Geschosse, die ihre Hüllen und Gondeln trafen, richteten keinerlei schwerwiegenden Schaden. Im allgemeinen sind Lenkballons der Marine der feindlichen Beschießung weniger ausgesetzt als die der Armee. Sie brauchen auch zur Erfüllung ihres Zweckes nicht so große Höhen aufzusuchen wie letztere und können in ihren geräumigen Gondeln starke Telegraphenapparate und Angriffswaffen mitführen.

Schließlich sind noch die Antworten des Marineministers auf einige Fragen der Budgetkommission über das Personal der Marine bemerkenswert.

Seine Darlegungen über den Verlauf der Neuordnung des Schiffs-Ingenieurkorps enden mit der Erklärung, daß 1913/14 die neue Art der Rekrutierung und

Digitized by Google

Ausbildung der Ingenieuranwärter beginnen müsse, damit im Jahre 1920 die dann benötigten 45 Subalterningenieure aus ihnen hervorgehen können. Ein Gesetzentwurf über die neue Rekrutierung, Ausbildung und Organisation des Ingenieurkorps wird dem Parlament demnächst vorgelegt werden. (Ist inzwischen geschehen.)

An Reserve-Seeoffizieren sind vom Beginn des Krieges mit der Türkei (29. September 1911) bis zum 25. Februar 1913 zum aktiven Dienst einberufen worden: 8 Vizeadmirale, 4 Kontreadmirale, 17 Kapitäne zur See, 12 Fregattenkapitäne, 14 Korvettenkapitäne, 47 Kapitänleutnants und 6 Oberleutnants zur See. Von diesen 108 Offizieren waren 41 am 25. Februar 1913 noch im Dienst.

An aktivem Unterpersonal (Etatsstärke 33 000 Mann) waren am 1. Januar 1913 37 069 Mann vorhanden, davon 22 720 Mann an Bord von Schiffen.

## Die Kammerverhandlungen über das Marinebudget.

Die vom 11. bis 13. März 1913 stattgehabten Kammerverhandlungen drehten sich hauptsächlich um die Vergrößerung der Flotte, die projektierten Linienschiffsbauten und die Verzögerung in der Fertigstellung der gegenwärtig im Bau befindlichen Schiffe. Von der augenblicklichen maritim-politischen Lage und den Aufgaben der heimischen Flotte wurde nur wenig gesprochen. Die innere Übereinstimmung sämtlicher Redner in diesen Punkten kam darin zum Ausdruck, daß sie alle eine schleunige Verstärkung der heimischen Flotte forderten. Einige von ihnen sprachen sich hierbei genauer dahin aus, daß die sofortige Kiellegung von vier bis zum Jahre 1916 fertigzustellenden Großkampfschiffen notwendig sei. Andere forderten einen größeren Sonderkredit für eine außerordentliche Verstärkung der Flotte. Der Abgeordnete und bekannte Marineschriftsteller Di Palma empfahl im Interesse von Marine und Schiffbauindustrie die Aufstellung eines langfristigen Bauprogramms. Der Abgeordnete Salandra brachte einen Antrag ein, laut welchem die Regierung aufgefordert werden sollte, schleunigst einen Gesetzentwurf vorzulegen, der den Bestand und den Ausbau der Flotte grundsätzlich regelt.

Der Marineminister erwiderte auf alle diese Wünsche, die Regierung sei sich ihrer Pflichten hinsichtlich der maritimen Verteidigung völlig bewußt und habe dieses unter anderem dadurch gezeigt, daß sie, ohne zu zögern, auf eigene Verantwortung 1912 eine Ergänzung zum Bauprogramm von 1909 in Angriff genommen habe, von der die demnächst vom Stapel laufenden Linienschiffe „Doria" und „Duilio" ein Teil seien. Es sei die feste Absicht der Regierung, ohne Unterbrechung die ständige Vermehrung der heimischen Seestreitkräfte fortzusetzen bis zu einem Maße, das den Zwecken der italienischen Politik und den neuerdings durch die Erwerbung Lybiens vermehrten Bedürfnissen der maritimen Verteidigung entspräche.

Der Ministerpräsident Giolitti unterstützte diese Erklärung des Vizeadmirals L. Cattolica mit den Worten: „Ich bitte die Kammer, der Regierung vollständig freie Hand zu lassen. Die Regierung ist sich ihrer Verantwortung bewußt und fest davon überzeugt, daß Italien einer starken Flotte bedarf. Sie wird dementsprechend und unter Berücksichtigung der finanziellen Lage des Landes handeln. Ich bin der Ansicht, daß keine großartigen, mit außerordentlichen Geldmitteln auszuführenden Bauprogramme vorgelegt werden sollen. Die Durchführung solcher Programme bringt

Digitized by Google

zwar der Marine und der Industrie eine Periode intensiven, schnellen Aufschwunges, aber dieser folgt stets eine verhängnisvolle Periode des Stillstandes und des Niederganges. Ich bin vielmehr dafür, beständig, ununterbrochen mit den Bauten für die Flotte fortzuschreiten ohne Bewilligung außerordentlicher Mittel hierfür. Der normale Marineetat muß genügen, um die Gelder für ununterbrochene Erneuerung des Flottenmaterials bereitzustellen. Wenn er dazu nicht genügt, so muß er erhöht werden. Besonders gegenwärtig bei den ständigen großen Fortschritten der Schiffbautechnik erscheint ein großes Bauprogramm mit fester Frist unmöglich."

Diese Ausführungen bewogen den Abgeordneten Salandra, seinen Antrag zurückzuziehen. Aber nicht überall im Lande haben die allgemein gehaltenen Auskünfte der Minister über den Flottenausbau Anklang gefunden, da man vielfach bestimmtere, zahlenmäßige Angaben erwartet hatte. Anderseits wurde die Zurückhaltung der Regierung mit Rücksichten auf internationale oder innerpolitische Verhältnisse erklärt. Mitbestimmend für diese Zurückhaltung war ferner vielleicht die vom Ministerpräsidenten selbst angegebene „Berücksichtigung der finanziellen Lage des Landes" sowie der Umstand, daß die heimische Geschütz- und Panzerplatten-Industrie zur Zeit kaum imstande sein dürfte, neben den Aufträgen für die 5 Schiffe der „Cavour"-Klasse, mit denen sie im Rückstande ist, sogleich Bestellungen für weitere Neubauten auszuführen.

Über den Umfang dieser Rückstände gab der Deputierte und frühere Admiralstabschef Graf Bettolo folgende nicht bereits durch den Kammerbericht bekannt gewordene Einzelheiten:

Die Terni-Werke haben ihre letzten Panzerplatten für „G. Cesare" und „L. da Vinci" im August, statt, wie kontraktlich vorgeschrieben, im Juni 1912 abgeliefert, die im April 1912 begonnene Lieferung der amerikanischen Panzerplatten war bei Beginn dieses Jahres noch nicht beendet. Von dem Geschützmaterial für diese Schiffe im Gesamtgewicht von 3400 t, das der Armstrong-Pozzuoli- und der Vickers-Terni-Trust bis Juni 1912 hatten liefern sollen, hatte ersterer bis Januar 1913 erst 550 t und letzterer nur 120 t geliefert.

Den Hauptgrund für diese Verzögerungen sieht der Marineminister in der unstetigen Art des Flottenbaues früherer Jahre. Da auf diesem Gebiet lange Zeiten der Untätigkeit mit Perioden intensiver, fieberhafter Tätigkeit wechselten, so konnten sich die einschlägigen Industriezweige nicht gedeihlich entwickeln. Als nun 1909, nach einer langen Zeit recht geringer Beschäftigung, gleichzeitig vier Großkampfschiffe zu bauen waren, war die heimische Industrie darauf in keiner Weise vorbereitet. Hinzu kommen — wie der Marineminister und Admiral Graf Bettolo gleichlautend erklärten — organisatorische Fehler in der Marineverwaltung. Im Ministerium fehlt eine oberste Stelle, die alle einen Schiffsneubau betreffenden technischen und Verwaltungsmaßregeln anordnet; ferner sind die Baupläne oft noch nicht fertig, wenn der Bau schon begonnen worden ist. Mit der Privatindustrie wurden bisher bei Vergebung eines Neubaues, anstatt eines einzigen das ganze Schiff betreffenden Vertrages, viele kleine Einzelverträge mit den verschiedenen Materiallieferanten abgeschlossen, wodurch die Verantwortung des einzelnen Lieferanten eine unklare, ungenaue Form erhielt. In Zukunft sollen die Vergebungen an die Privatindustrie auf vollständige Schiffe lauten, die

Digitized by Google

Industrie muß sich dementsprechend organisieren, so daß ein einziger Unternehmer die Verantwortung für die Lieferung trägt.*)

Im übrigen geht der Marineminister gegen die säumigen Lieferanten rücksichtslos mit Konventionalstrafen vor, die ihm seit 1909 bereits über 5 Mill. Lire eingebracht haben.

Die Pläne der projektierten Linienschiffe, deren Hauptdaten das Admiralskomitee im Februar auf 35 000 t Deplacement, zwölf 38,1 cm-Geschütze in Drillingstürmen und 24 bis 25 kn Geschwindigkeit festgesetzt hat, sind nach Angabe des Marineministers fertig. Da dem Admiralskomitee hinsichtlich des Geschützkalibers und der Aufstellung der Geschütze in Doppel- oder Drillingstürmen vom Ministerium augenscheinlich keine freie Wahl gelassen war, da es vielmehr nur zwischen zwei anscheinend fertig ausgearbeiteten Projekten: „zwölf 38,1 cm-Geschütze in Drillingstürmen und 35 000 t Deplacement" und „neun 38,1 cm-Geschütze in Drillingstürmen und 29 000 t Deplacement" zu entscheiden hatte, so mußte es zur Bevorzugung des größeren Schiffstyps kommen. Admiral Graf Bettolo führte hinsichtlich dieser Projekte aus: Die Aufstellung von sechsunddreißig 38,1 cm-Geschützen auf drei anstatt auf vier Schiffen empfehle sich deswegen mehr, weil sie — unter im übrigen gleichbleibenden Verhältnissen der beiden Schiffstypen — 20 Millionen Lire weniger Kosten verursache. Als Vorteil käme ferner hinzu, daß die Vereinigung einer größeren Anzahl Geschütze auf einem einzigen Schiff bis zu einer gewissen Grenze die Treffwahrscheinlichkeit und Feuerwirkung erhöhe. Immerhin würde er, wenn er am Admiralskomitee teilgenommen hätte, nicht für das Projekt gestimmt haben (weil — wie er später in der „Tribuna" erklärte — ein solches Schiff mit seinen vier Drillingstürmen die zur Verfügung stehende Armierung und das verfügbare Deplacement nicht genug ausnütze). Der bekannte Schiffbaukonstrukteur S. Orlando wies darauf hin, daß auch die größten Schiffe nicht gegen Torpedotreffer zu sichern seien und daß den Kommandanten mit den außerordentlich großen und kostspieligen Schiffen — sie werden je 110 Mill. Lire kosten — eine außerordentliche Verantwortung aufgebürdet würde.

Gelegentlich der Widerlegung von Äußerungen eines Deputierten, der das italienische Maschinen-, Geschütz- und Torpedomaterial — insbesondere auch die Drahtrohr-Konstruktion der Geschütze — als veraltet bezeichnet hatte, führte der Marineminister aus, die italienischen Schiffsgeschütze und ihr Zubehör hätten im lybischen Kriege bis auf einige Rohrkrepierer nicht ein einziges Mal versagt oder sonstwie zu Ausstellungen Veranlassung gegeben. Dabei seien im ganzen 32 046 Schuß während des Krieges aus ihnen gefeuert, und zwar 195 schweren Kalibers (über 20 cm), 14 761 mittleren Kalibers (11 bis 20 cm), 16 128 leichten Kalibers und 962 aus Boots- und Landungsgeschützen. Die Beibehaltung der 45 cm-Torpedoarmierung bei „Doria" und „Duilio" sei nur geschehen, um die Fertigstellung dieser Schiffe nicht zu verzögern.

In der seit langem umstrittenen Frage wegen Aufhebung oder Beibehaltung des Arsenals von Neapel erklärte der Minister, dem Arsenal fehle es zur Zeit nicht

*) Im Einklang mit diesen und anderen derartigen Änderungen steht es, daß der Generalleutnant des Schiffbauwesens, oberster Chefkonstrukteur und Präsident des Komitees zur Prüfung von Schiffbauplänen, Valsecchi, demnächst aus dem Dienst scheidet.

Digitized by Google

an Arbeit und ihm werde es auch in Zukunft nicht daran fehlen. Es sei aber nicht angängig, ihr die gewünschte Ausrüstung eines Großkampfschiffes (gemeint ist die von „Duilio", um die der Minister durch die städtischen Behörden von Neapel ersucht worden war) zu übertragen, denn die Arsenale sollten nach einem bestimmten Plan spezialisiert werden; auch müsse man die Privatindustrie mit Arbeit versehen.

Bei der Lesung des Etatsgesetzes am Schluß der Sitzungen gelang es dem Marineminister mit Unterstützung des Ministerpräsidenten, zu erwirken, daß die im Entwurf des Gesetzes enthaltene Bestimmung über das Deplacement (6000 t) der beiden zu bauenden Kreuzer, von denen der eine den Namen „Mirabello" erhalten wird, gestrichen wurde und daß an die Stelle des ursprünglich im Gesetz als Neubau vorgesehenen Transportschiffes zwei Schulschiffe für die Marineakademie traten.

Der Etat und das mit ihm verbundene Flottenbaugesetz wurde darauf mit 225 gegen 16 Stimmen von der Kammer genehmigt.

## Die Marine-Personalreform.

Gleichzeitig mit dem Etat 1913/14 wurde der Kammer ein Gesetzentwurf vorgelegt, der sich mit der Neuordnung eines großen Teils des Marinepersonals befaßt. Die jetzige Organisation des Personals stammt — wie die Begründung des Gesetzentwurfs einleitend hervorhebt — mit Ausnahme von einigen 1878 erfolgten Abänderungen aus dem Jahre 1862 und ist daher nicht mehr zeitgemäß.

In der Hauptsache bezweckt das Gesetz:

1. Änderung der Stellung und Organisation des Schiffsingenieurkorps,
2. Änderung der Kopfstärke aller Marineoffizierkorps,
3. Beseitigung und Neuschaffung einiger Laufbahnen im Corpo reale equipaggi. Daneben finden sich in dem Gesetz
4. Bestimmungen über die Rekrutierung und Dienstobliegenheiten der Offizierkorps und einiges andere.

Die bemerkenswertesten Ausführungen der 40 Artikel des Gesetzes und seiner Begründung sind folgende:

Zu 1. Die Schiffsingenieure (ufficiali macchinisti) werden in das Corpo dello stato maggiore generale (wörtlich etwa: Haupt-Generalstabskorps) aufgenommen, in dem sich bislang nur die Seeoffiziere (ufficiali di vascello) befanden. Seeoffiziere und Schiffsingenieure bilden also ein einziges Offizierkorps. Die Rekrutierung der Seeoffizier- und Schiffsingenieur-Anwärter regelt sich nach gemeinsamen Grundsätzen. Die Anwärter beider Laufbahnen werden gemeinsam auf der Accademia navale zu Livorno ausgebildet*) und erhalten hier in den Lehrfächern allgemeinen und militärischen Charakters den gleichen Unterricht. Sie sind dabei aber von vornherein für eine der beiden Laufbahnen bestimmt. Die Laufbahn der Ingenieure wird

*) Im Herbst dieses Jahres werden bereits die ersten 40 Ingenieuranwärter im Alter von 13 bis 16 Jahren zusammen mit 100 Seeoffizieranwärtern im Alter von 13 bis 15 Jahren für den 4jährigen Lehrgang der Accademia navale angenommen. Die Ausschreibungen fanden bereits im März 1913 statt.



Digitized by Google

durch Neuschaffung einer Anzahl höherer Stellen so gestaltet, daß sie nach Dienstgraden und Stellenzahl in jedem Dienstgrade soweit wie möglich eine Parallelstellung zur Seeoffizierlaufbahn einnimmt.

Die Neuordnung des Schiffsingenieurkorps, die 1907 mit der Trennung dieses Korps von dem der Maschinistenunteroffiziere und dem der Schiffbauingenieure begann, findet hiermit ihren Abschluß.

Zu 2. Die Änderung der Offizierpersonalstärken zeigt nachstehende Tabelle:

| Dienstgrad | Ufficiali dello stato maggiore generale | | | | Corpo di Genio navale | | Corpo sanitario, | | Corpo di commissariato | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Seeoffiziere | | Schiffsingenieure | | Bauingenieure | | Marineärzte | | Intendanturoffiziere, M.-Zahlmeister | |
| | Änd. | Neuer Etat | Änd. | Neuer Etat | Änd. | Neuer Etat | Änd. | Neuer Etat | Änd. | Neuer Etat |
| Admiral . . . . . | — | **1** | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Vizeadmiral . . . . | — | **7** | + 1 | **1** | — | **1** | — | — | — | — |
| Kontreadmiral . . . | + 2 | **17** | + 1 | **2** | — | **3** | + 1 | **2** | — | **1** |
| Kapitän zur See . . | — | **56** | + 6 | **8** | + 1 | **9** | + 1 | **9** | + 1 | **7** |
| Fregattenkapitän . . | + 15 | **90** | +10 | **16** | — | **10** | + 4 | **16** | — | **17** |
| Korvettenkapitän . . | + 25 | **110** | + 4 | **32** | — | **15** | + 9 | **40** | — 8 | **20** |
| Kapitänleutnant . . | + 70 | **490** | — | **78** | + 7 | **62** | +28 | **135** | —15 | **92** |
| Oberleutnant z. See | — | **340** | —47 | **158** | + 8 | **26** | —53 | **30** | —17 | **63** |
| Leutnant zur See . | — | | | | — | — | — | — | | |
| Zusammen . . . | +112 | **1111** | —25 | **295** | +16 | **126** | —10 | **232** | —39 | **200** |

Diese Änderungen werden wie folgt begründet:

Eine Vermehrung der Seeoffiziere, besonders der Kapitänleutnants, ist erforderlich geworden, weil neue Dienstzweige für sie entstanden sind, wie das Flug- und das Küstensignalwesen. Eine Vermehrung in den höheren Dienstgraden der Schiffsingenieure muß eintreten, weil bei den Werften selbständige Maschinenbetriebsressorts geschaffen werden und weil die Maschinen der Großkampfschiffe von Ingenieuren im Fregattenkapitänsrang und die der Geschwaderkreuzer von solchen im Korvettenkapitänsrang geleitet werden sollen. Die Stellen, die bisher Subalterningenieure auf größeren Schiffen innehatten, können dagegen von Deckoffizieren der Mechanikerlaufbahn besetzt werden.

Die Änderung der Etatsstärken soll innerhalb von 5 Jahren durchgeführt sein; indessen behalten die für die Ingenieurlaufbahn gesichteten Maschinisten ihren Anspruch auf Beförderung zum Offizier auch über diese Zeit hinaus.

Zu 3. Das Corpo reale equipaggi (Königliches Korps der Schiffsbesatzungen) wird in Zukunft umfassen: die Seeleute, Steuerleute, Geschützführer, Torpedomannschaften, Mechaniker, Heizer, Handwerker, das Signal-, Funkspruch-, Wachtmeister-, Sanitäts-Personal und die Musikanten. Mit Ausnahme des obersten

Digitized by Google

Musikdirigenten, der vom König ernannt wird, und der Heizer, die nur den Obermatrosenrang erreichen können, ist für alle der Oberdeckoffizier-Rang der höchste Dienstgrad.

Auf dem Wege gänzlicher Ausscheidung befinden sich die Dienstzweige der Maschinisten, Feuermeister und Verwalter sowie die aus dem Unteroffizierstande hervorgegangenen Offiziere des Corpo reale equipaggi (1913/14 noch 30 Hauptleute und 135 Subalternoffiziere).

Der etatsmäßige Überschuß an Intendanturoffizieren sowie die Offiziere und Unteroffiziere des Verwalterpersonals können um ihre Überführung zu den Zivilbeamten der Marine einkommen.

Neu geschaffen wird der Dienstzweig des Funkspruchpersonals, und zwar aus Steuermanns- und Signalpersonal.

Zu 4. Niemand kann vor Vollendung des 17. Lebensjahres Offizier werden. Die aktiven Marineärzte ergänzen sich aus Reserveärzten der Marine und eventuell der Armee. Die Schiffbau-Ingenieure ergänzen sich aus Studenten der technischen Hochschulen, aus Subaltern-Seeoffizieren und -Schiffbau-Ingenieuren sowie aus Artillerie- und Pionieroffizieren der Armee. Die Intendanturoffiziere (Zahlmeister) ergänzen sich aus Zöglingen der Accademia navale, aus Abiturienten höherer Schulen und aus Deckoffizieren bestimmter Kategorien. Zu den Marine-Reserveoffizieren (ufficiali de complemento) werden alte, verabschiedete Marineoffiziere unter 40 Lebensjahren überführt. Kapitäne auf langer Fahrt und Maschinisten der Handelsmarine sowie ältere Deckoffiziere können zu Reserveoffizieren ernannt werden.

Das Gesetz tritt mit dem Tage seiner Veröffentlichung in Kraft.

Ausgaben entstehen durch das Gesetz im Rechnungsjahre 1913/14 nicht. Für 1914/15 wird es 35 000 Lire, für 1915/16 155 000 Lire und von 1916/17 ab jährlich 370 000 Lire Mehrausgaben bedingen.

Das Gesetz dürfte in allernächster Zeit in der Kammer angenommen werden.

v. D.



Digitized by Google

# Der Balkan-Krieg.

## Kriegsereignisse zur See.

(Fortsetzung.)

### Rückblick.

Durch das ergebnislose Seegefecht bei Lemnos am 18. Januar — von einer völligen Niederlage der türkischen Flotte kann nicht die Rede sein — erhielt die Friedenspartei, mit dem Großwesir Kiamil Pascha an der Spitze, Wind in die Segel. Die letzte Hoffnung, ein entscheidender türkischer Seesieg, hatte sich nicht verwirklicht. Der vom Sultan einberufene Nationalrat beschloß den Frieden und billigte den Entschluß der Regierung, die Forderungen der Mächte zu erfüllen. Die Ausführung dieses Beschlusses hätte damals mit freiwilliger Verzichtleistung auf Adrianopel geendet. Es sollte aber anders kommen. Bereits am folgenden Tage (23. Januar) wurde das Kabinett durch die bekannte jungtürkische Militärrevolution Enver Beys gestürzt und der frühere Kriegsminister Marschall Mahmud Schefket Pascha als Großwesir eingesetzt. Die Führer des Umsturzes wollten nicht auf Adrianopel verzichten, und so trat der Krieg in seine — vielleicht — letzte Phase ein. Am 3. Februar wurden die Feindseligkeiten mit dem ganzen Balkan-Bund wieder aufgenommen.

### Fortsetzung der Operationen zur See.

#### Östlicher Kriegschauplatz.

Auf Seite 357 ist das erste Eingreifen der türkischen Kriegschiffe im Marmara- und Schwarzen Meer erwähnt worden. Anfang Februar wurde die Nachricht verbreitet, daß die Türken eine große Landung unter Enver Bey bei Rodosto im Rücken der Bulgaren (bei Tschataldscha) planten oder bereits ausgeführt hatten. Ob dieser Plan von der türkischen Kriegsleitung entworfen oder nur zum Irreführen in die Welt gesetzt war, mag dahingestellt sein. Jedenfalls fand keine Landung dort statt; vielleicht, weil die Bulgaren ihren rechten Flügel vorher zurückgezogen hatten.

Ein allgemeines Vorgehen der türkischen Truppen des östlichen Kriegschauplatzes unter Mitwirkung der Flotte erfolgte am 8. Februar. Aus den ziemlich verworrenen und sich widersprechenden Nachrichten über diese Teilunternehmungen läßt sich jedoch ein recht großzügiger Operationsplan herausschälen. Die türkischen Truppen auf Gallipoli (Bulair) und bei Tschataldscha, letztere unterstützt von Kriegschiffen an beiden Flügeln, sollten gleichzeitig und im Zusammenhange mit Landungsunternehmungen bei Sarkoi (Marmara-Meer, östlich Bulair) und bei Podima (Schwarzes Meer, westlich des nördlichen Flügels der Bulgaren) die Offensive ergreifen.

Die Ausführung dieses Planes verlief wie folgt:

#### An der Tschataldscha-Stellung.

Bereits am 7. Februar rückten die Türken an drei Punkten vor. Im Norden bei dem Derkos-See, in der Mitte bei Baktschichkoi und Guktscheli und im Süden bei dem Fort Giaur-Bajir, hier unterstützt von zwei Kriegschiffen und zwei Zerstörern,

Digitized by Google

vor Bojuk-Tschekmedje. Die Kämpfe dauerten mehrere Tage, aber alle Angriffe der Türken wurden zurückgewiesen. Nur im Süden errangen sie einige kleinere Erfolge. Die Bulgaren erklärten ihren Rückzug damit, daß sie dort kein ausreichendes Schußfeld mehr hatten.

### Die Landung bei Podima.

Die am 8. Februar bei Podima nordöstlich von Strandja unternommene Landung, die nur als eine kleinere Flankenbedrohung aufzufassen ist, endete mit einem Rückzuge der Türken. Sie verloren angeblich 25 Tote und 16 Gefangene; die Bulgaren 8 Tote und 16 Verwundete.

Der türkische Panzer „Assar-i-Tewfik", unter dessen Schutz der Landungsversuch gemacht wurde, stieß am 16. Februar auf eine von den Bulgaren gelegte Mine; das Schiff erlitt ernsthafte Havarien und setzte sich auf den Strand. Eine Minenlegerabteilung und eine Küstenbatterie zerstörten das türkische Kriegschiff vollständig und brachten es zum Sinken. Später sollen die Geschütze von den Türken geborgen worden sein. (Nach einer türkischen Meldung lief das Schiff auf einen Felsen infolge unsachgemäßer Navigierung.)

### Bei Gallipoli-Bulair.

Am 8. Februar gingen die Türken bei Bulair vor. Es kam zu heftigen Kämpfen, die Bulgaren behaupteten aber ihre Stellungen, und die Türken mußten mit einem Verlust von mehreren tausend Toten in ihre ursprünglichen Stellungen zurückgehen. An dieser Aktion beteiligten sich auch türkische Kriegschiffe; der Erfolg soll ziemlich gering gewesen sein.

### Die Landung bei Sarkoi.

An demselben Tage ging das X. Armeekorps mit Artillerie und Kavallerie auf Transportschiffen von Stambul und Galata ab. Nach Einbruch der Dunkelheit begann die Landung bei Sarkoi, am folgenden Tage wurden jedoch die Türken von den Bulgaren eingeschlossen und mit großen Verlusten auf ihre Schiffe zurückgetrieben. Acht Transportschiffe sollen nach Konstantinopel zurückgekehrt sein, während der Rest der Truppen wahrscheinlich zur Unterstützung der Gallipoli-Position herangezogen wurde.

Die halbamtliche „Agence bulgare" bringt folgende Einzelheiten über die Landung der Türken bei Sarkoi oder Tscharköi: Während die Schlacht bei Bulair im Gange war, unternahmen die Türken 2 km von Tscharköi eine Landung. Am 8. Februar brachten Transportschiffe und zahlreiche Segelschiffe das Landungskorps unter dem Schutze von 7 Kriegschiffen dorthin. Die Transportschiffe legten sich in drei Kolonnen hinter die Kriegschiffe, die aus Brückenböcken und Pontons Landungsstege herstellten. Sodann begann die Ausschiffung der türkischen Truppen. Die Bulgaren, die Tscharköi besetzt hielten, eröffneten auf die Türken das Feuer. Die türkischen Kriegschiffe beschossen die Bulgaren unausgesetzt, jedoch ohne Erfolg. Die Ausschiffung wurde am 9. Februar fortgesetzt. Es wurden 8 Bataillone gelandet, etwa 15 000 bis 20 000 Mann blieben auf den Transportschiffen. Die Türken nahmen eine Stellung nordwestlich von Tscharköi bis Garbandern ein. Nachmittags schlossen die bulgarischen Truppen in drei Kolonnen die Flanken des Feindes ein und

Digitized by Google

zwangen ihn durch einen Bajonettangriff, nach seinen Schiffen zurückzugehen. Während der Schlacht versuchten die türkischen Transportschiffe zweimal, sich der Küste zu nähern, doch wurden sie von der bulgarischen Artillerie zur Umkehr gezwungen. Die Verluste der Türken waren beträchtlich. Auf dem Schlachtfelde wurden an 1000 Tote aufgefunden. Die Türken ließen einen 20 m langen Landungssteg und 9 Aluminiumpontons im Stich. Die türkischen Gefangenen vom 96. Infanterie-Regiment erklären, das Landungskorps sei in Konstantinopel bei der Selimie-Kaserne an Bord gegangen und habe Ismid und Panderma passiert.

Neben dieser bulgarischen Schilderung der Unternehmung sei ein türkischer Bericht wiedergegeben. Ein Vergleich zeigt zur Genüge, wie schwierig es ist, ein einigermaßen zuverlässiges Bild aus den dürftigen Kriegsnachrichten zu gewinnen.

„Am Morgen des 8. Februar fuhren zwei Divisionen des neugebildeten türkischen 10. Korps unter dem Kommando Hurschid Paschas mit etwa 25 Transportdampfern von Konstantinopel nach Scharkoj. Die türkische Flotte lag bereits dort, mit den Breitseiten auf die Stadt gerichtet, auf deren Rathaus die bulgarische Flagge wehte. Um $9^h$ morgens wurde das Bombardement von der Flotte eröffnet, und um $3^h$ gingen die ersten Truppen etwa 1 km südlich der Stadt an Land. Etwa um dieselbe Zeit wurde die bulgarische Flagge niedergeholt, und die Truppen zogen sich aus der Stadt zurück. Am Landungsplatz entspann sich noch ein heftiges Infanteriegefecht von Komitatschis gegen Komitatschis. Bei Sonnenuntergang war die Stadt in türkischen Händen. Aber noch am Morgen des 9. Februar hatten die türkischen Truppen Straßenkämpfe mit den Komitatschis zu bestehen. Um Mittag ging der Kommandierende mit dem Stabe an Land, und im Laufe des Tages wurden drei Bataillone gelandet, die nach Süden, Westen und Norden die umliegenden Hügel besetzten. Die Türken hatten am Tage vorher 32 meist leicht Verwundete. Von bulgarischen Verwundeten wurde nichts bemerkt, über 100 Tote lagen jedoch auf dem Kampfplatz.

Am Morgen des 10. Februar traf unvermutet der Einschiffungsbefehl aus Konstantinopel ein. Die türkischen Truppen sollten nach Gallipoli, weil man dort nach den unglücklichen Gefechten am 8. und 9. Februar einen größeren Sturm befürchtete. Um $8^h$ brach man auf, und unmittelbar darauf erfolgte ein bulgarischer Angriff. Die umstehenden Häuser standen bald in Flammen. Die Bulgaren hatten auf der Hügelkette sechs Geschütze Gebirgsartillerie aufgefahren, mit denen sie den türkischen Rückzug beschossen. Vom Landungsplatz aus leitete Enver Bey das Gefecht der zurückkehrenden Bataillone, die sich in musterhafter Ordnung zurückzogen. Mittags stand der Landungsplatz selbst unter dem Feuer der bulgarischen Schrapnells, und die Transportdampfer erhielten Befehl, sich hinter die Flotte zurückzuziehen. Es wurde keiner von ihnen beschädigt. Die türkischen Schützenlinien waren überall so gut in Deckung, daß sie mit ganz geringen Verlusten zurückgingen. In einem Tal unweit des Landungsplatzes entspann sich noch ein Infanteriegefecht, bei dem die bulgarische Vorhut wieder zurückweichen mußte und 100 Gewehre erbeutet wurden. Die türkische Flotte beschoß die bulgarischen Artilleriestellungen.

Gegen Abend verstummte allmählich das Geschützfeuer; um so heftiger aber tobte der Infanteriekampf in allernächster Nähe. Enver Bey blieb seit $10^h$ morgens

Digitized by Google

auf demselben Platz und leitete den Gang des Gefechtes mit kühler Ruhe. Nachts um 3h fuhr er als letzter mit den Verwundeten an Bord. Die Türken sollen an diesem Tage 60 Verwundete und nur wenig Tote gehabt haben. Um 4½h setzte sich die Transportflotte nach Gallipoli in Bewegung."

## Weitere Ereignisse.

Am 10. Februar beschoß das alte türkische Kriegschiff „Idjelaje" die Stadt Silivri. Um dieselbe Zeit wurde der türkische Transportdampfer „Schirket", der mit 1500 Mann nach Gallipoli unterwegs war, durch bulgarische Artillerie schwer beschädigt. Die Leute konnten gerettet werden. Das Schiff hatte an der Landung bei Sarköi teilgenommen. Nach einer Nachricht sollen die Garnisonen auf Gallipoli und in den Dardanellen-Forts durch etwa 60 000 Mann frischer Truppen aus Asien verstärkt worden sein. Die Transporte erfolgten auf dem Seewege.

Am 18. Februar fand eine neue Landung der Türken bei Sarkoi statt.

Einige 1000 Mann, angeblich unter Enver Bey, landeten 7 km nördlich Gallipoli (Bulair). Sie wurden aber von den Bulgaren in einen Hinterhalt gelockt und später auf ihre Schiffe zurückgetrieben. Damit erlosch bis auf weiteres jede Hoffnung, die rückwärtigen Verbindungen der Bulgaren bei Gallipoli zu stören.

Die hierzu vorgesehenen Truppen waren auf etwa 30 Dampfern eingeschifft, sie sollen einige Tage darauf auf Gallipoli gelandet worden sein.

Am 25. Februar wurde aus Sofia gemeldet, daß die Türken einen neuen Landungsversuch bei Podima (Schwarzes Meer) unternommen hatten, der ebenfalls mißlang.

Alle diese Operationen zeugen zwar von einem gewissen Unternehmungsgeist, aber ihr chronisches Mißlingen zeigt ebenso klar, daß die Vorbereitungen unzulänglich waren. Ganz besondere Mängel, namentlich in der Verproviantierung, sollen sich bei Abfahrt des großen Transportes am 8. Februar von Konstantinopel herausgestellt haben.

Gegen Ende Februar hörten die Operationen vor Tschataldscha und Bulair infolge der strengen Kälte bis auf weiteres von selbst auf.

Im Laufe des Monats März fanden vereinzelte Kämpfe und Vorpostengefechte bei Bulair und an der Tschataldscha-Linie statt; die Bulgaren versuchten unter anderm, die Anfang Februar aufgegebenen Positionen gegenüber der Tschataldscha-Linie wieder zu besetzen, was ihnen anscheinend nicht gelang. Am 18. März machten die Türken einen neuen Vorstoß an der Tschataldscha-Linie, der abermals ergebnislos verlief. Vor Bulair war alles ruhig. Ob die türkische Flotte sich an diesen Kämpfen beteiligt hat, ist nicht bekannt geworden.

## Ägäisches Meer.

Die türkische Flotte zeigte sich erst am 19. Februar wieder außerhalb der Dardanellen. „Haireddin Barbarossa" und der Kreuzer „Medschidijeh" unternahmen an dem Tage zusammen mit einigen Zerstörern eine Erkundungsfahrt in See. Bei dieser Gelegenheit sollen Schüsse mit den griechischen Schiffen gewechselt worden sein, was zeigt, daß sie in der Bewachung der Dardanellen nicht nachgelassen hatten.

Digitized by Google

## Die griechische Flotte im Ägäischen Meer.

Ihre Tätigkeit seit dem Gefecht bei Lemnos (18. Januar) ist sehr vielseitig gewesen. Außer den Detachierungen zur Verfolgung des „Hamidije" und der dauernden Bewachung der Dardanellen-Einfahrt hatte sie eine ganze Reihe von Transporten auszuführen.

Im Vordergrund dieser Operationen steht eine griechische Landung an der kleinasiatischen Küste im Vilajet Smyrna. Bereits am 11. Februar traf eine Nachricht ein, daß zwei griechische Kriegschiffe sich zu Erkundungszwecken Aivadsjiki genähert hätten. Aber erst viel später, am 21. Februar, schienen die Vorbereitungen einer größeren Landung fertig gewesen zu sein. Um diese Zeit lagen 35 griechische Transportdampfer bei Mytilene, die Truppen für eine Landung bei Aivalik an Bord hatten. Man wollte durch ein solches Vorgehen die Türken zwingen, einen großen Teil ihrer Truppen in jener Gegend zu belassen. Türkischerseits scheint man auch mit einem Angriff auf die östlichen Dardanellen-Forts von Süden her gerechnet zu haben, denn am 21. Februar wurden 12000 Mann von Gallipoli nach den genannten Forts verschifft. Diese griechische Landung kam aber nicht zur Ausführung.

Am 15. Februar wurde die griechische Flagge auf Kreta geheißt.

Von anderen Transportunternehmungen ist die Überführung mehrerer Geschütze aus Saloniki nach Dedeagatsch zu erwähnen.

Am 1. März lief der griechische Transportdampfer „Themistokles" mit 300 Soldaten an Bord auf eine Mine bei Karaburun in der Saloniki-Bucht und sank.

Am 15. März wurde bekannt, daß Samos von den Griechen besetzt worden sei.

## Jonisches Meer.

Nach der Besetzung der Insel Saseno vor der Valona-Bucht (am 4. Dezember 1912) verhängten die Griechen die Blockade über diesen Hafen und durchschnitten später das Kabel nach Otranto. Von den Blockadeschiffen wird das Kanonenboot „Eurotas" genannt. Am 25. Februar wurde die griechische Blockade der albanischen Küste auf Durazzo ausgedehnt. Während der Monate Januar und Februar fanden häufige Transporte von Truppen und Kriegsmaterial aus Saloniki nach den albanischen Küstenplätzen, besonders nach Durazzo, statt. So wurden z. B. Ende Februar 3000 bis 5000 Mann serbischer Hilfstruppen von Saloniki der Belagerungsarmee vor Skutari zugeführt.

Am 3. März beschoß eine griechische Flottenabteilung Santi Quaranta und besetzte darauf die Stadt. Die „Agence d'Athènes" meldete hierüber folgendes:

„Am Vormittag des 3. März gegen $11^h$ verließ eine Division der griechischen Flotte den Hafen von Korfu in der Richtung nach Norden, begleitet von mehreren Transportschiffen. Gegen $1^h\,30^m$ beschossen die Kriegschiffe Santi Quaranta. Die Türken leisteten keinen Widerstand. Gegen $11^h$ abends kehrten die Transportschiffe nach Korfu zurück. Die griechischen Truppen haben Santi Quaranta besetzt, die türkischen Strandbatterien wurden vernichtet."

Am 6. März ergab sich Janina nach einem voraufgegangenen erfolgreichen Angriff der griechischen Belagerungsarmee. An diesem Erfolg ist die Flotte insofern

Digitized by Google

beteiligt, als sie durch die Blockade der albanischen Küste die Zufuhr nach der Festung von See aus von vornherein verhinderte.

Am 17. März hieß es, daß die Griechen Valona und Berat besetzt hatten, die Nachricht ist noch nicht bestätigt worden.

## Handelskrieg.

Einige Tage vor Wiederaufnahme der allgemeinen Feindseligkeiten (3. Februar) wurden die Häfen von Varna und Burgas geschlossen und der Verkehr zwischen ihnen und Odessa eingestellt. Die bereits befrachteten Dampfer in Odessa begannen am 1. Februar wieder zu löschen.

Von weiter zurückliegenden Ereignissen des Handelskrieges ist noch bekannt geworden, daß der französische Postdampfer „Niger" Mitte Dezember bei Kap Camor (Piraeus) durch Geschosse einer griechischen Batterie zum Anhalten gezwungen wurde.

Ende Dezember wurde der italienische Dampfer „Caprera" von serbischen Beamten in Durazzo in einer Weise durchsucht und behandelt, die zu Weiterungen Anlaß gab.

Ende Februar kam es bei verschiedenen Gelegenheiten zur Beschießung harmloser Handelschiffe durch Bulgaren.

In der ersten Märzwoche ereignete sich in San Giovanni di Medua ein Fall, der im Zusammenhang mit der später erfolgten Beschießung von Skutari neue Wolken am politischen Horizont heraufbeschworen hat. Montenegrinische Militärpersonen hatten den österreich-ungarischen Dampfer „Skodra" angeblich rechtswidrig behandelt.

## Die weiteren Unternehmungen des türkischen Kreuzers „Hamidije".

Am 17. Februar 1$^{h}$ morgens hatte „Hamidije" Malta verlassen. Am 26. Februar wurde er vor Haifa mit Kurs auf Beirut gemeldet. Noch Anfang März kreuzte „Hamidije" an den Küsten Syriens. Die Dementierung der Nachricht, daß er mehrere serbische Truppentransporte am 6. März bei Chalkidike vernichtet hätte, dürfte der Wahrheit entsprechen.

In der Nacht vom 11. zum 12. März erschien „Hamidije" vor Durazzo und beschoß am folgenden Morgen das serbische Truppenlager mit etwa 150 Schuß. Der Kreuzer dampfte sodann nach San Giovanni di Medua und eröffnete das Feuer auf vier dort liegende griechische Transportdampfer mit serbischen Truppen und Vorräten an Bord. Ein mit Proviant und ein mit Munition beladener Dampfer wurden in Brand geschossen, die beiden anderen stark beschädigt. Die Verluste der Serben betrugen 119 Mann. Das Feuer wurde angeblich aus einem Gebirgsgeschütz auf einem der Dampfer erwidert. „Hamidije" ging später mit nördlichem Kurs in See.

---

*) „Hamidije" soll, bevor er Port Said am 18./19. Januar anlief, kurz vorher einen russischen Dampfer durchsucht und die Ladung, Zucker und Konserven, beschlagnahmt haben. Die Bestätigung dieser Nachricht steht noch aus. Nach einer türkischen Nachricht hat „Hamidije" auf seiner Fahrt durch den Ägäischen Archipel vier griechische Schiffe bei Astropalea aufgebracht, von denen drei versenkt wurden und eins sich auf Land aufsetzte.

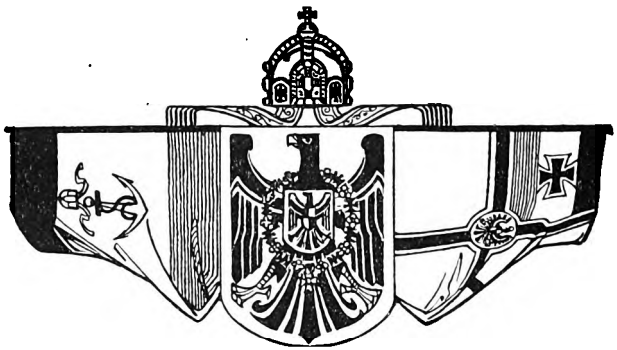
Digitized by Google

Die Griechen legten eine aus den vier alten Kanonenbooten „Achilleion", „Plimos", „Antios" und „Corotes" bestehende Aufklärungslinie von Kap Rodoni nach Westen aus und zogen weitere Streitkräfte zum Abfangen des feindlichen Kreuzers heran. Am 15. März sichtete „Achilleion" bei Kap Rodoni den „Hamidije", der hohe Fahrt und südwestlichen Kurs lief. „Hamidije" eröffnete das Feuer und brachte „Achilleion" einen Treffer am Ruder bei, wodurch das Kanonenboot genötigt wurde, den Hafen von Durazzo anzulaufen. Die griechischen Kanonenboote konnten wegen der hohen See nicht feuern und noch viel weniger an eine Verfolgung denken.

„Hamidije" lief nach Alexandra und stach am 17. März mit nördlichem Kurs wieder in See.

Da das griechische Gros durch das türkische gebunden wird, kann „Hamidije" eine verhältnismäßig ungestörte Tätigkeit entfalten, die angesichts der Reparatur-, Bekohlungs- und Verproviantierungsschwierigkeit als Leistung nicht zu unterschätzen ist.

Gre.



Digitized by Google

# Rundschau in allen Marinen.

**Deutschland.** Untergang von „S 178". In die Jubelfanfaren der Hundertjahrfeiern, die in diesen Tagen in allen deutschen Landen festlich begangen wurden, mischt sich der Trauerklang eines der schwersten Unglücksfälle, die sich in den letzten Jahren in unserer Marine ereigneten: der Untergang des Torpedobootes „S 178" bei Helgoland, bei dem 69 Mann den Seemannstod fanden.

Das Boot gehörte zur XI. Halbflottille, welche, als Verband der Reserveflottille mit Mannschaften des dritten Jahrganges bemannt, gerade in den Tagen mobilmachungsmäßig in Dienst gestellt hatte. Am Abend des 4. März waren die Nachtangriffe gegen Schiffe der Hochseeflotte und die sonstigen Übungen nördlich von Helgoland auf Signal des Leiters beendet worden, und sämtliche Schiffe und Boote steuerten mit gesetzten Lichtern dem Ankerplatz östlich der Düne zu. Es hatte schon den Tag über stürmisch geweht; das Wetter war gegen Abend noch schlechter geworden, und es lief hohe See. Die XI. Halbflottille hatte vor den von rückwärts aufkommenden Großen Kreuzern gestanden und war im Begriffe, diesen Schiffen nach Osten zu zum Ankermanöver Raum zu geben. Die Boote liefen in Marschformation und des schweren Wetters halber mit verminderter Fahrt; die letzte Rotte, „S 177" und „S 178", war etwas achteraus gesackt und versuchte nun, von Backbord kommend, den Bug der „Yorck" noch zu kreuzen, welchen die übrigen Boote schon passiert hatten. „S 177" kam noch klar, während „S 178" etwas vorlich des achteren Kommandoturms an Steuerbord getroffen wurde. „Yorck" hatte die kritische Situation schon vorher gemerkt und bereits vor dem Zusammenstoß Gegenmanöver durch Drehen nach Steuerbord und Rückwärtsschlagen aller Maschinen eingeleitet, konnte aber das Schiff nicht mehr rechtzeitig zum Stehen bringen; es ist auch anzunehmen, daß der hohe Seegang die Manövrierfähigkeit des Torpedobootes ungünstig beeinflußt hat und Regen, Sturm und Spritzwasser Ausguck und Entfernungsschätzung beeinträchtigten. Ein Urteil über eine etwaige Schuldfrage läßt sich vor Beendigung der kriegsgerichtlichen Untersuchung naturgemäß überhaupt nicht abgeben — es ist eben ein Seeunfall, mit dem in der Seefahrt immer gerechnet wird und bei welchem menschliche Unzulänglichkeit im Kampfe mit den Elementen unterliegen mußte.

Wahrscheinlich sind Turbinen- und Kesselraum von „S 178" durch den Sporn der „Yorck" aufgerissen worden, denn das Boot legte sich sofort auf die Seite und sank in 3 bis 4 Minuten, fast das gesamte unter Deck befindliche Personal mit sich in die Tiefe nehmend. Sturm, See und Dunkelheit erschwerten ohnehin das sofort von „Yorck", „S 177" und „Oldenburg" mit Energie einsetzende Rettungswerk, so daß nur 15 Mann, unter ihnen der Ingenieur, geborgen werden konnten. Der Kommandant, Oberleutnant zur See Pies, wurde zusammen mit dem Wachoffizier Oberleutnant zur See Schede bis zuletzt auf der Brücke ausharrend gesehen, von wo er mit ruhiger und bestimmter Stimme, wie Gerettete aussagen, die Befehle zur Rettung der Mannschaft abgab. Von den Vermißten ist bisher keiner aufgefunden worden.

Überaus zahlreiche Beileidsbezeugungen sind aus aller Herren Länder eingegangen und legen Zeugnis von dem Mitgefühl ab, welches die Mitwelt für die an der Bahre so vieler Getreuer trauernde deutsche Marine und für das deutsche Vaterland ergriffen hat.

Digitized by Google

Es starben für Kaiser und Reich: Oberleutnants zur See Pies-Trier, Schede-Hamburg; Steuermann Gudenschwager-Rüstringen; Maschinist Maas-Rüstringen; Obermaschinistenmaate Stoffer-Bromberg, Fichtner-Leipzig-Gohlis, Gent-Metz; Maschinistenmaate Seibel-Pfungstadt, Möller-Hamburg, Einhaus-Bielefeld, Schröder-Eversten, Köster-Düsseldorf, Stoesser-Darmstadt; Oberbootsmannsmaat Barton-Rybnik i. Schles.; Bootsmannsmaat Heinzen-Ahrweiler; Sanitätsmaat Senft-Osnabrück; Oberanwärter Haag-Hamburg, Paulsen-Hamburg, Hebauf-Friedberg i. Hessen; Anwärter Grobe-Bremen, Fehringer-Sülzfeld, Hochapfel-Wildungen; Obermatrosen Biering-Coswig, Heyermann-Iserlohn, Bauersfeld-Frankfurt a. M., Binder-Hagen, Wirth-Riedbach bei Schrozberg, Schweißfurth-Meggen, Müller-Treptow; Matrosen Beyer-Schönsee, Bawolski-Wilhelmsburg, Hektor-Recklinghausen, Kraus-Iphofen, Bruns-Bremen, Wiebecke-Hamburg, Buttgereit-Ortelsburg, Lübbertz-Emden; Oberheizer Thomas-Köln, Ley-Sonnborn bei Elberfeld, Obladen-Cöln-Mersheim, Debbertin-Werben a. Elbe, Steinmann-Unterbreizbach, Falk-Boppard, Buschkötter-Rheda, Endres-Ehrenbreitstein, Patecki-München-Gladbach, Stepper-Eppinghoven bei Dinslaken, Hachmann-Kupferdreh, Ogrodowczick-Sargen, Kmiczick-Potarzyce, Weber-Magdeburg, Wiegand-Hamborn, Fischer-Freiburg i.B., Eifert-Sterkrade, Friedrich-Remkersleben, Geil-Oberlahnstein, Sens-Oberhausen, Gerhardt-Saarbrücken; Heizer Schilling-Käthen i. Altmark, Hille-Hannov.-Münden, Kronenberg-Gleidingen b. Hildesheim, Sartorius-Hardt, Zwirtz-Cöln-Ehrenfeld, Osse-Aschersleben, Becker-Bocholt, Schwarz-Altona, Becker-Saarbrücken, Kerren-Dülken, Rahm-Wanne.

— Flottentätigkeit. Die Hochseeflotte übte, geführt vom neuen Flottenflaggschiff „Friedrich der Große", gemeinsam in der Nordsee und beendete ihre zweite Winterreise am 14. März. Das I. Geschwader sowie S. M. SS. „Kaiser", „Friedrich der Große" und „Moltke" mit der IV. und VI. Flottille wurden nach Wilhelmshaven detachiert, während das II. Geschwader, S. M. SS. „Elsaß", „Braunschweig", „Yorck", die Kleinen Kreuzer und die I. und II. Flottille nach Kiel liefen.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Kreuzergeschwader.
S. M. S. „Scharnhorst" 2. 3. Tsingtau.
S. M. S. „Gneisenau" 2. 3. Tsingtau.
S. M. S. „Leipzig" 18. 2. Nimrodsund 21. 2. — 23. 2. Schanghai 24. 2. — 25. 2. Putu (Tschusan-Archipel) 28. 2. — 3. 3. Tsingtau.
S. M. S. „Emden" 7. 2. Tsingtau.
S. M. S. „Nürnberg" 19. 2. Bangkok 25. 2. — 4. 3. Amoy 7. 3. — 11. 3. Tsingtau.
S. M. S. „Iltis" 19. 2. Nanking 25. 2. — 28. 2. Tsingtau.
S. M. S. „Jaguar" 15. 2. Hankau.
S. M. S. „Luchs" 17. 2. Amoy 24. 2. — 1. 3. Schanghai.
S. M. S. „Tiger" 2. 2. Schanghai 25. 2. — 2. 3. Futschau 10. 3. — 11. 3. Amoy 15. 3. — 19. 3. Nagasaki.
S. M. Flußkanonenboot „Vaterland" 28. 12. Schanghai 27. 2. — 1. 3. Tschingkiang 22. 3. — 22. 3. Nanking 25. 3. nach Hankau.
S. M. Flußkanonenboot „Tsingtau" 3. 2. Hongkong 20. 2. — 20. 2. Macao 1. 3. — 1. 3. Kongmoon 7. 3. — 7. 3. Sainam 14. 3. — 14. 3. Canton 16. 3. — 16. 3. Hongkong.
S. M. Flußkanonenboot „Otter" 28. 10. Tschungking. — S. M. Torpedo-

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, hinter ihm das der Abfahrt.

Digitized by Google

boote „Taku" und „S 90" liegen in Tsingtau, nachdem letzteres im Februar Nangking und Schanghai angelaufen hatte.

Australische Station. S. M. S. „Condor" 18. 12. Rabaul (Neupommern) 11. 2. — 23. 2. Ponape (Ostkarolinen) 3. 3. — 9. 3. Yap (Westkarolinen).

S. M. S. „Cormoran" 18. 2. Suva (Fidji-Inseln) 21. 2. — 26. 2. Norfolkisland 26. 2. — 3. 3. Sydney.

S. M. S. „Planet" hat an der Vermessung des Seeweges von Friedrich-Wilhelmshafen nach Rabaul gearbeitet und am 20. März das Schutzgebiet verlassen, um zur Instandsetzung nach Sydney zu gehen.

Ostafrikanische Station. S. M. S. „Seeadler" 18. 2. Mozambique 21. 2. — 23. 2. Mikindani 27. 2. — 28. 2. Daressalam 20. 3. — 20. 3. Tanga. Als kürzlich der britische Kreuzer „Hermes" in dem Kapstädter Dock Seite an Seite mit dem „Seeadler" lag, benutzte der Bürgermeister von Kapstadt die Gelegenheit, um die Besatzungen der beiden Schiffe gleichzeitig bei einem städtischen Fest im Rathause zu versammeln und zu bewirten. Er hielt eine Rede, worin er die Vertreter der beiden Großmächte willkommen hieß und die Hoffnung ausdrückte, daß die fröhliche Gemeinschaft der Seeleute Gutes für die besseren Beziehungen zwischen beiden Völkern bedeuten möge. Der Kommandant der „Hermes" sprach seine Freude über das Zusammentreffen aus und forderte zu einem Hurra auf die Besatzung auf, worauf der deutsche Kommandant, Korvettenkapitän Walter, seine Leute zu einem Hoch auf die britischen Kameraden aufforderte. Im Verlauf des sehr angeregten Abends gaben Angehörige der beiden Besatzungen mancherlei Vorträge zum Besten. Am Schluß wurde nach der englischen Königshymne die Wacht am Rhein gesungen. Das Ereignis wurde in der südafrikanischen Presse gebührend gewürdigt. — S. M. S. „Möwe" hat die Küstenvermessungen in Deutsch-Südwestafrika seit Dezember 1912 beendet und jetzt im ostafrikanischen Schutzgebiet mit der Vermessung des Hafens von Lindi begonnen.

Westafrikanische Station. S. M. S. „Eber" 23. 2. Monrovia 25. 2. — 26. 2. Freetown 3. 3. — 7. 3. Porto Praya (Cap Verden) 9. 3. — 10. 3. Porto Grande (Cap Verden) 11. 3. — 19. 3. Las Palmas (Kanaren) 26. 3. — 26. 3. Santa Cruz de Teneriffa.

S. M. S. „Panther" 25. 1. Monrovia 26. 2. — Liberianische Küste. — 3. 3. Monrovia.

Ostamerikanische Station. S. M. S. „Bremen" liegt in Philadelphia seit dem 20. 2.

Mittelmeer. Mittelmeerdivision. S. M. S. „Goeben" 15. 11. Konstantinopel 15. 3. — 17. 3. Saloniki 25. 3. — 27. 3. Piraeus. S. M. S. „Goeben" hat die griechische Yacht „Amphitrite" mit der Leiche des ermordeten Königs Georg I. von Saloniki nach dem Piraeus begleitet.

S. M. S. „Breslau" 16. 2. Insel Leros 18. 2. — 19. 2. Smyrna 4. 3. — 5. 3. Saloniki 7. 3. — 8. 3. Smyrna 12. 3. — 14. 3. Konstantinopel 23. 3. — 25. 3. Brindisi 26. 3. — Corfu 27. 3. nach dem Piraeus. S. M. S. „Breslau" bringt Ihre Königlichen Hoheiten Prinz Heinrich von Preußen und den Prinzen von Cumberland zu den Beisetzungsfeierlichkeiten nach dem Piraeus.

S. M. S. „Geier" 20. 2. Konstantinopel.

S. M. S. „Loreley" 10. 2. Triest 3. 3. — 5. 3. Ragusa 7. 3. — 10. 3. Piraeus 15. 3. — 18. 3. Konstantinopel.

Die Schulschiffe. S. M. S. „Vineta" 5. 3. Kiel 12. 3. — 13. 3. Wilhelmshaven.

S. M. S. „Hansa" 6. 3. Eckernförde 11. 3. — 11. 3. Kiel.

S. M. S. „Hertha" 18. 2. Vigo 27. 2. — 7. 3. Kiel.

S. M. S. „Victoria Louise" 20. 2. Vigo 2. 3. — 10. 3. Kiel.

Digitized by Google

Ablösungstransporte. R. P. D. „Roon" hat auf der Ausreise mit der Ablösung für S. M. S. „Cormoran" am 12. 2. Bremerhaven verlassen und soll am 4. 4. in Sydney eintreffen.

Dampfer „Königin Louise" mit den aus dem Kiautschougebiet abgelösten Offizieren und Mannschaften hat am 24. 2. Tsingtau verlassen. 25. 2. Schanghai 27. 2. — 6. 3. Singapore 7. 3. — 12. 3. Colombo 13. 3. — 25. 3. Port Said 26. 3. nach Malta. — Ein Ablösungstransport für S. M. SS. „Goeben" und „Breslau" hat am 19. 3. die Ausreise nach dem Mittelmeer, zunächst auf dem Landwege bis Constantza, angetreten. Die Weiterreise nach Piraeus erfolgte mit dem Dampfer „Regele Karol".

— Schiffsmaterial. Stapelläufe. S. M. Torpedoboot „S 22" am 15. 2. in Elbing.

Am 1. März lief in Wilhelmshaven in Gegenwart Seiner Majestät des Kaisers, welcher vorher der Vereidigung von 2200 Marinerekruten beigewohnt hatte, S. M. Linienschiff „König" vom Stapel. Die Taufrede hielt der Herzog Albrecht von Württemberg.

— Flugwesen. An den Stapellauf schloß sich die Vorführung einiger Marine-Wasserflugzeuge auf der Jade an.

— Indienststellung. S. M. Torpedoboot „S 17" am 15. 3. zu Abnahmeprobefahrten.

— Fischereischutz. S. M. S. „Zieten" hat am 15. 3. seine Mannschaft aufgefüllt und seinen Dienst als Fischereikreuzer daran anschließend aufgenommen.

— Seine Majestät der König von Dänemark ist gelegentlich seines Besuches am Berliner Hofe am 26. Februar à la suite der deutschen Marine gestellt worden.

— Das Geschäftsjahr der deutschen Großreedereien. Nachdem nun auch die hauptsächlichen Abschlußzahlen des Norddeutschen Lloyds herausgegeben sind und ein glänzendes Ergebnis erkennen lassen, das sich dem der Hamburg-Amerika-Linie nähert, zeigt sich erst in eindrucksvoller Weise, wie überaus ertragreich das Jahr 1912 für die große deutsche Linienschiffahrt verlaufen ist. Es hat ohne Einschränkung selbst die höchsten Erwartungen erfüllt, denen man sich infolge der stattlichen Auswandererbeförderung und der lebhaften Handelsbeziehungen mit fast allen überseeischen Ländern in Verbindung mit den sehr hohen Frachtsätzen hingegeben hatte. Obgleich von den in Betracht kommenden acht großen und mittleren Linienreedereien (Hamburg-Amerika-Linie, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Südamerikanische D.-G., Kosmoslinie, Hansa-Linie, Deutsch-Australische D.-G., Ostafrikalinie, Levantelinie) noch nicht durchweg endgültige Abrechnungen, vielmehr verschiedentlich nur die runden Zahlen vorliegen, einige wesentliche Angaben über Reingewinn, Abschreibungen usw. auch ganz fehlen, erhält man doch bei einer Zusammenstellung der bekannten Angaben und ergänzender Schätzungen schon ein ungefähres Bild vom verflossenen Schiffahrtsjahr. Danach haben die genannten Gesellschaften zusammen einen Betriebsüberschuß von etwa 155,6 Mill. ℳ erzielt gegen 118,8 im Vorjahr. (Bei der Hansalinie sind Betriebsgewinn und Abschreibungen nicht bekannt, letztere werden von dieser Gesellschaft überhaupt nicht ausgewiesen, man kann aber mit einiger Wahrscheinlichkeit auf rund 20 Mill. ℳ Rohüberschuß schätzen, wovon etwa die Hälfte für Abschreibungen, offene und stille Rücklagen zu veranschlagen wären.) Die Betriebsüberschüsse ergeben hiernach für die acht Linien gegenüber dem Vorjahr ein ungefähres Mehr von 36,8 Mill. ℳ oder 23,6 Prozent. Der Reingewinn beläuft sich auf 133,1 (i. V. 100,9) Mill. ℳ, woraus sich ein Mehr von 32,2 Mill. ℳ

Digitized by Google

gleich 24,2 Prozent ergibt. Die Abschreibungen und Rückstellungen, soweit annähernd zu ermitteln, belaufen sich auf etwa 109,1 (i. V. 78,6) Mill. ℳ, das ist eine Zunahme von 30,5 Mill. ℳ oder 28 Prozent. Hiernach macht die gesamte durchschnittliche Besserung des Geschäftsergebnisses, wie sie sich in den Abschreibungen, Rückstellungen, im Betriebs- und Reingewinn ausspricht, über 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr aus. Die Abschreibungen und Rückstellungen nehmen rund 70 Prozent der Betriebsüberschüsse und 82 Prozent der Reingewinne gegen 66,2 bzw. 78 Prozent im Vorjahr in Anspruch. Einige Gesellschaften gehen ziemlich weit über diese Durchschnittssätze hinaus, wie die Hamburg-Südamerikanische D.-G., die bekanntlich gleich vorweg von dem Rohüberschuß 2,5 Mill. ℳ zu Abschreibungen und Sonderrückstellungen und ferner 3,9 Mill. ℳ Aufgeldgewinn der ordentlichen Rücklage zugeführt hat, wodurch ihre gesamten Rückstellungen sogar noch höher ausgefallen sind als der unter Berücksichtigung dieser Verkürzungen verbleibende Betriebsgewinn. Ähnlich dürfte sich das Verhältnis für die Hansalinie gestalten. Die Dividende ist bei den acht Gesellschaften überwiegend weit mäßiger erhöht worden, als es das glänzende Geschäftsjahr an und für sich erlaubt hätte. Die Erhöhung der Dividenden beträgt zwischen 1 und 5 Prozent, während eine Gesellschaft bei der vorjährigen Dividende geblieben ist. Die durchschnittliche Erhöhung der Dividende stellt sich nur auf $2\frac{1}{4}$ Prozent, eine Beschränkung, die der inneren Kräftigung der einzelnen Unternehmungen um so ausgiebiger zugute gekommen ist.

T. T.

⚜

**England.** Allgemeines. Die verwickelte Lage auf dem Balkan hält die europäische Politik noch immer in Atem. Zwar läßt die russisch-österreichische teilweise Abrüstung und die anscheinend nunmehr erfolgte Einigung der Großmächte über die albanische Frage die Hoffnung auf eine endgültige friedliche Regelung aller schwebenden Fragen weiter erstarken, doch wird es noch alle Bemühungen der europäischen Kabinette erfordern, eine den verschiedenen Interessen gerecht werdende Lösung zu finden. Die neuen Friedensbedingungen der verbündeten Balkanstaaten haben die »Times« zu einem scharfen Artikel an ihre Adresse veranlaßt, der die den Großmächten zugewiesene Rolle, lediglich „Botenträgerdienste zwischen den Kriegführenden zu vermitteln", energisch zurückweist und nötigenfalls ein energisches Einschreiten der Großmächte fordert.

Die deutsche Heeresvorlage wird im allgemeinen ruhig betrachtet, und es wird anerkannt, daß der Balkankrieg eine Verschiebung des Gleichgewichts zu Ungunsten des Dreibundes mit sich brachte, den auszugleichen Deutschlands gutes Recht wäre. Die Hetzereien in der französischen Presse finden keinen Widerhall bei den führenden englischen Blättern. Die offiziöse »Westminster Gazette« schreibt u. a.: „Wenn Frankreich wirklich eine europäische Verschwörung gegen Deutschland im Sinne hätte, so können wir die absolute Versicherung abgeben, daß wir keinerlei Anteil daran nehmen würden." „Wir müssen unermüdlich und unentmutigt für die Entspannung zwischen der Tripelentente und dem Dreibund wirken, die heute Europa am meisten not tut." Im Parlament erklärte Mr. Asquith auf eine Anfrage, daß England nicht verpflichtet sei, Frankreich gegebenenfalls durch Truppenlandungen zu unterstützen. »Spectator« führte dazu aus, daß diese Äußerung des Premiers praktisch gar nichts bedeute, da sie keineswegs eine etwaige Absicht englischer Truppenlandungen in Abrede stelle.

Digitized by Google

— Marinepolitik. Der neue Marineetat, der bald nach Ostern beraten werden soll, ist dem Parlament vorgelegt worden. Ausführlich wird er im Maiheft besprochen werden. Hier seien nur die wichtigsten Punkte hervorgehoben. Der Etat sieht insgesamt 944,7 Mill. ℳ vor; d. h. 25,2 Mill. ℳ mehr als der Etat des Vorjahres (einschließlich des Nachtragsetats). Die Personalvermehrung beträgt 8500 Köpfe. An Schiffen werden gefordert: 5 Linienschiffe, 8 leichte Kreuzer, 16 Zerstörer und „eine Anzahl Unterseeboote und Hilfsschiffe". Bemerkenswert dabei ist, daß die für Schiffsbauten auf Privatwerften vorgesehene Summe um 29,4 Mill. ℳ niedriger ist als im Vorjahr, weil man infolge der Überlastung der Privatwerften mit Bauaufträgen ihnen nicht mehr in Auftrag geben zu können glaubt. Die für den Bau der diesjährigen Schiffe vorgesehenen größeren Anfangsraten lassen eine frühere Inbaugabe der neuen Schiffe erwarten.

Die Admiralität hat also angesichts der Geschenke der Tochterländer die Forderung von fünf Schlachtschiffen für ausreichend erachtet. Im allgemeinen halten auch die Zeitungen das Programm für genügend, wenn auch häufig betont wird, daß die Gaben der Tochterländer bei allen Berechnungen der Stärke der heimischen Flotten ganz außer Betracht bleiben müssen. In einer Betrachtung des Marineetats drückt die »Navy League« ihre „tiefe Enttäuschung" über die Forderung von nur fünf Großkampfschiffen aus und verlangt dringend, daß sechs solcher Schiffe in den Etat eingesetzt werden sollten.

Dem Besuch Mr. Churchills bei dem neuen französischen Marineminister und seiner Teilnahme an einer Schießübung des Linienschiffs „Voltaire" wird in der Presse besondere Beachtung geschenkt; er wird als ein Zeichen dafür angesehen, daß ein inniges Zusammenarbeiten beider Länder in Marinefragen sicher sei.

Die Durchbringung des kanadischen Gesetzentwurfes zur Beisteuer für die englische Marine bereitet infolge der liberalen Obstruktion mehr Schwierigkeiten, als zunächst angenommen werden konnte. Mr. Borden erklärte jedoch, entschlossen zu sein, den Entwurf mit allen Mitteln durchzubringen, ohne es auf Neuwahlen ankommen zu lassen, und deutete an, es nötigenfalls mit Hilfe einer Änderung der Geschäftsordnung des Parlaments zu versuchen, wenn die liberale Obstruktion in gleicher Weise wie bisher fortdauere. Die Obstruktion der Liberalen setzte vornehmlich ein infolge ihrer Erbitterung über einen Schriftwechsel Mr. Churchills mit Mr. Borden, in dem Mr. Churchill von dem Bau der Schiffe in Kanada selbst wegen der mangelnden Wersteinrichtungen des Landes abriet. Dieser Schriftwechsel gab auch Anlaß zu Anfragen im englischen Parlament und ist diesem vorgelegt worden.

Im südafrikanischen Parlament wurde gelegentlich der Erörterung über die Frage einer größeren Beisteuer zur englischen Marine eine Resolution General Bothas angenommen, die die Wichtigkeit dieser Frage anerkennt und im Einvernehmen mit der englischen Regierung eine Untersuchung darüber vorschlägt, welche Mittel für die Seeverteidigung der Union vorzusehen seien, und dementsprechende Vorschläge dem Parlament vorzulegen fordert. Die gegnerische Resolution, die eine sofortige, der Größe der Union entsprechende Beisteuer forderte, wurde zurückgezogen. General Botha führte in seiner Rede aus, daß in erster Linie die Regierung des Mutterlandes für das Weltreich verantwortlich sei, daß aber eine eigene kleine Marine für Südafrika vielleicht erwünscht wäre. Eine jährliche Beisteuer für die englische Flotte sei nicht die beste Art der Hilfe für die englische Regierung.

Voraussichtlich im Mai wird eine Zusammenkunft in Vancouver stattfinden, bei der die Frage des gemeinsamen Zusammenwirkens von Kanada, Neuseeland und Australien im Stillen Ozean besprochen werden soll. Die Vorverhandlungen zwischen Neuseeland und Australien dauern fort, haben aber noch zu keinem Abschluß geführt.

Digitized by Google

Der Premierminister von Neuseeland tritt mehrfach in öffentlichen Reden für einen engen Zusammenschluß der Flotten der Tochterländer mit denen Englands im Stillen Ozean unter Oberleitung des Mutterlandes ein. Neuseeland geht jetzt auch an die Organisation seiner Landesverteidigung und will ein freiwilliges Expeditionskorps von 7000 bis 8000 Mann schaffen, nachdem es darüber in Unterhandlungen mit der englischen Regierung gestanden hat.

In der Regierungswerft zu Sydney fand Ende Januar an einem Tage die Kiellegung des Kleinen Kreuzers „Brisbane" und der beiden Zerstörer „Derwent" und „Torrens" statt, was von der Presse als besonderes Ereignis gefeiert wird. Der heimgekehrte Kreuzer „Drake" brachte 36 Mannschaften der australischen Marine für den neuen Schlachtkreuzer „Australia" mit.

— I. Flotte. Die Flottenverbandsfahrt des I., II. und IV. Geschwaders, des I. Schlachtkreuzergeschwaders, des II. und III. Kreuzergeschwaders und der IV. Zerstörerflottille ist beendet. Ein Teil der Verbände kehrte am 13. März nach den Heimathäfen zur Erteilung von Osterurlaub zurück, die anderen bleiben zunächst in Berehaven zurück und beginnen am 26. mit Osterurlaub in den Heimathäfen. Auf der Heimreise herrschte sehr schlechtes Wetter. Die begonnenen Geschwindigkeitsmeßfahrten mußten abgebrochen werden. Die Schiffe erlitten teilweise Beschädigungen, auch Verluste an Menschenleben waren zu beklagen. U. a. verlor der Kreuzer „Liverpool" 2 Leute, die über Bord gespült waren.

Das III. Geschwader ist noch immer im Mittelmeer. Da die Reparaturen sich nicht länger hinausschieben lassen, sollen „Hibernia" und „Dominion" in Malta und „Britannia" in Gibraltar reparieren. Anfang April sollen die übrigen drei Schiffe nach England zur Reparatur gehen.

— Sonstige schwimmende Streitkräfte. Das V. Linienschiffsgeschwader und das V. Kreuzergeschwader haben eine 14tägige Verbandsfahrt unter dem Befehl des Vizeadmirals Hamilton in den irischen Gewässern unternommen und sind dann nach den Heimatshäfen zur Erteilung von Osterurlaub gegangen. Die acht Linienschiffe des V. Geschwaders sind gleichmäßig neu verteilt worden auf den Nore und Portsmouth als Heimats- und Bemannungshäfen.

Das neue Schulschiffgeschwader aus den acht „Edgars" gehört im Ernstfalle zur III. Flotte.

Das Linienschiff „Swiftsure" wird an Stelle des Kleinen Kreuzers „Highflyer" Flaggschiff der ostindischen Station; demnächst wird das Schwesterschiff „Triumph" als Reserve nach Hongkong gehen.

Der Kreuzer „Forte" vom Kreuzergeschwader wird ersetzt durch den Kleinen Kreuzer „Astraea", der Kleine Kreuzer „Barham" vom Mittelmeergeschwader stellte in Malta außer Dienst und ist durch den Kreuzer „Proserpine" ersetzt worden.

Die Unterseeboote „C 36", „C 37" und „C 38" in Hongkong stellen mit neuen Besatzungen wieder in Dienst.

Die Minensuchkanonenboote üben zu zweien bis Oktober im Kanal und an der Ostküste.

Der alte Kleine Kreuzer „Terpsichore" und der alte Dreidecker „Britannia" — früher Kadettenschulschiff — sind auf die Verkaufsliste gesetzt.

— Offizier- und Mannschaftspersonal. Vizeadmiral Sir Percy Scott hat nach seiner Beförderung zum Admiral seinen Abschied genommen, nachdem er seit vier Jahren nicht mehr als Verbandschef seine Flagge gesetzt hatte. Vizeadmiral Sir Egerton hat Admiral Sir May als Stationschef in Plymouth abgelöst und ist zum Admiral befördert. Admiral Sir May ist zum Admiral of the Fleet an Stelle



Digitized by Google

des verabschiedeten Sir Hotham ernannt. Zum Chef der australischen Flotte ist Kontreadmiral Patey auf Bitten der australischen Regierung ernannt worden.

Um den Mangel an jüngeren Offizieren möglichst schnell abzuhelfen, hat die Admiralität folgende Maßnahmen getroffen: Für die nächste Zeit sollen jährlich 30 junge Leute im Alter von $17\frac{1}{2}$ bis 19 (später bis $18\frac{1}{2}$) Jahren mit Reifezeugnissen von öffentlichen Lehranstalten als Kadetten eingestellt werden. Im Juni Eintrittsprüfung in Englisch, englischer Geschichte und Geographie, Französisch oder Deutsch oder Lateinisch, Mathematik (höhere nach Wahl), Physik und Chemie, Elementarkenntnissen im Ingenieurwesen (nach Wahl). Die angenommenen Anwärter machen einen Lehrgang durch und kommen dann als Seekadetten auf die Flotte. Sie werden später Seekadetten als die Osborne-Kadetten, bleiben aber nicht so lange in diesem Dienstgrade; in der Regel werden sie bei Beförderung zum lieutenant ein Jahr älter sein als die Osborne-Kadetten. Bei der weiteren Beförderung soll zwischen diesen beiden Gruppen kein Unterschied gemacht werden. Ferner soll eine beschränkte Anzahl von Reserveoffizieren im Alter von 22 bis 32 Jahren in den aktiven Dienst übernommen werden. Die Einstellung erfolgt als lieutenant oder sub-lieutenant. Zunächst ist eine 12monatige Übung abzuleisten. Sie erhalten die Gebührnisse der aktiven Offiziere. Nur besonders befähigte werden es bis zum commander bringen. Die in letzter Zeit wegen mangelnder Befähigung und Beförderungsaussicht mit 3672 ℳ verabschiedeten lieutenants sind zum Wiedereintritt aufgefordert worden. Einrangierung nach ihrem früheren Dienstalter. Die gleiche Aufforderung soll an sonstige verabschiedete Offiziere ergangen sein. — Gegen die geplante Einstellung von Reserveoffizieren wird innerhalb der Marine besonders von den Deckoffizieren Einspruch erhoben, da sie keinen so guten Ersatz bildeten wie die aus dem Deckoffizierstande hervorgegangenen Offiziere.

Die Unteroffiziere der Royal Marines können jetzt auch zu Offizieren befördert werden. Jährlich stehen dafür zwei Stellen zur Verfügung. Zunächst wird der Rang eines „Acting Royal Marine Gunner" verliehen; nach Artillerie- und Torpedolehrgang folgt weitere Ausbildung im Royal Naval College, Greenwich, darauf Beförderung zum „Second Lieutenant". Mit dem dann folgenden Kommando zu einem Stabe werden sie Mitglieder einer Offiziermesse. Nach weiteren militärischen Unterweisungen und Dienstleistung an Bord folgt die Beförderung zum „Lieutenant".

Die Ernennung der auf Torpedobooten kommandierten Offiziere für den 6monatigen Dienst in der Maschine, die bisher vom Commander in Chief erfolgte, wird künftig durch die Admiralität ausgesprochen. Sie werden durch Leutnants und diensttuende Leutnants während dieser Zeit ersetzt, die ihr Offiziersexamen bestanden haben. Diese Zeit soll den jungen Offizieren als Wachgängerzeit angerechnet werden.

Die Unterseebootszulage für sub-lieutenants und Deckoffiziere ist seit dem 1. Januar von 6 sh auf 4 sh täglich herabgesetzt.

— Artillerie. Das Anschießen der Geschütze des Linienschiffes „Centurion" verlief zufriedenstellend. Der Rücklauf der 34,3 cm-Geschütze war in ein oder zwei Fällen nicht so groß wie gewünscht. Jedoch lassen sich die Fehler leicht beseitigen. Auch bei Salvenfeuer traten nur geringe Beschädigungen auf. Das wiederholte Anschießen der Geschütze des „Conqueror" (vgl. Januarheft) einzeln und in Gruppen hatte befriedigende Ergebnisse. — Versuche mit einer neuen hochexplosiblen Sprenggranate für 34,3 cm-Geschütze sind im Gange. Die neue Granate bedingt keine Umänderung vorhandener Geschütze. Sie soll ihren großen Sprengstoffinhalt unmittelbar beim Auftreffen zur Detonation bringen und dadurch in erster Linie die Verbände des Schiffs lockern und es so außer Gefecht setzen.

Digitized by Google

— FT-Wesen. Der neue Schlachtkreuzer „New Zealand" soll auf seiner Reise nach Kapstadt vom Äquator aus in gleichzeitiger Verbindung mit England und dem Kreuzer „Hermes" der Kapstation gestanden haben.

Überzähliges Signal- und Funkentelegraphiepersonal, für das zur Zeit keine Verwendung in der Front in Frage kommt, wird zu seiner weiteren Ausbildung auf Schiffe der II. Flotte kommandiert. Keinesfalls darf es auf Schiffe der Front über den Kriegsetat des betreffenden Schiffes hinaus kommandiert werden.

— Flugwesen. Die neue Flugstation in Montrose ist nach Ankunft der Flieger, die den Flug unter schwierigen Wetterverhältnissen zurücklegen mußten, in Betrieb genommen. Auf dem Überlandfluge traten mehrfach Schäden auf, doch konnten die Maschinen immer wieder instand gesetzt werden. In Yarmouth wird eine neue Marineflugstation errichtet. Von der Stadt wurde ein Gelände für 21 Jahre gepachtet.

Das Armeeluftschiff „Beta" unternahm bei günstigstem Wetter eine Dauerfahrt von $8\,^1/_2$ Stunden.

Nach Zeitungsnachrichten ist inzwischen ein viertes Armeeluftschiff fertig geworden.

Schießversuche vom Flugzeug aus haben bisher keine günstigen Resultate ergeben, ebenso nicht die Beschießung von Flugzeugen. Während des Sommers sollen die Versuche in großem Maßstabe fortgesetzt werden.

— Häfen und Werften. Die Werftarbeiter der Regierungswerft zu Plymouth verlangen Erhöhung ihrer Arbeitslöhne entsprechend den auf Privatwerften gezahlten Sätzen und haben eine Resolution an die Admiralität abgesandt, in der sie mit einem gemeinsamen Ausstand auf allen Regierungswerften drohen, falls ihre Forderungen bis Ende März keine Berücksichtigung finden.

Die Maschinenbauarbeiter der Regierungswerften zu Devonport und Chatham weigern sich, mit Überstunden zu arbeiten, solange ihre Forderungen nicht erfüllt sind. Die Mehrforderung beträgt 6,85 ℳ an Wochenlohn.

Das große Medway-Schwimmdock wird bereits in der nächsten Zeit nach Cromarty verlegt. Neben dem Wunsche, vor Fertigstellung der Rosyther Anlagen im Norden eine Dockgelegenheit für die größten Schiffe zu haben, hat wohl auch der Umstand bei dem Entschlusse der Admiralität eine Rolle gespielt, daß die Benutzung des Dockes im Medway der Werft große Schwierigkeiten machte. Das Dock hatte ziemlich weit von der Werft entfernt verankert werden müssen und wurde namentlich im Winter während der Reparaturzeiten in Anspruch genommen. Durch den Transport der Arbeiter von der Werft nach dem Dock ging viel Zeit verloren, und schlechtes Wetter wirkte ungünstig auf die Gesundheit der Arbeiter. Falls nicht neue günstigere Dockgelegenheiten im Medway vorgesehen werden, wird die Werft Chatham zur Reparatur größter Schiffe nur noch selten herangezogen werden können.

Der Bau eines dritten Trockendockes in Rosyth ist jetzt von der Admiralität verfügt.

Nach Cromarty wird auch ein Kasernenschiff („Renown") für die Marineinfanterie verlegt, der die Besetzung der Verteidigungsanlagen zufällt. In Portsmouth ist ein neuer 250 t-Kran mit gutem Erfolge erprobt worden, der elektrisch betrieben wird. Er findet jetzt beim Bau des neuen Linienschiffes „Iron Duke" Verwendung.

Das neue Dock für Schiffe größten Typs steht unmittelbar vor seiner Fertigstellung. Das jetzige Schwimmdock ist nur unter Schwierigkeiten von großen Schiffen zu benutzen.

Bei einer Revision der Werft von Portsmouth wurden Mißstände in der Verwaltung aufgedeckt. Unter anderem wurden Materiallager im Werte von 75 000 ℳ gefunden, die nicht in den Büchern der Werft verzeichnet waren. Im ganzen sollen bei der Revision der Regierungswerften Vorräte im Werte von über 210 000 ℳ



Digitized by Google

gefunden worden sein. Man schreibt dies in erster Linie nicht genügender Kontrolle bei In- und Außerdienststellung von Schiffen zu.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Am 21. Februar lief der Zerstörer „Paragon" bei Thornycroft vom Stapel. Länge 79,25 m, Breite 8 m, Parsons-Turbinen, Wasserrohrkessel, Ölfeuerung; Geschwindigkeit 31 kn. Drei Schwesterschiffe nähern sich der Vollendung. Die Boote sind nach eigenen Plänen der Firma gebaut und sollen verschiedene Neuerungen von besonderem Interesse haben, die bisher beim Bau von Zerstörern in keiner Marine angewendet sind. Die Neuerungen werden jedoch geheim gehalten.

„Centurion" hat seine Reparaturen beendet und bei der 8stündigen Volldampffahrt im Durchschnitt 22 kn, also 1 kn mehr als ausbedungen, erreicht. Die Höchstleistung betrug 22,9 kn.

Der Schlachtkreuzer „Australia" soll auf der 30stündigen Fahrt mit $^3/_4$ Maschinenleistung im Mittel 24 kn, als Höchstleistung 26 kn erreicht haben.

Der Kleine Kreuzer „Amphion" hat seine Probefahrten nach Auswechslung der beschädigten Propeller wieder aufgenommen.

Linienschiff „Temeraire" hat einen vergrößerten Entfernungsmeßstand im Mars und größere Schlingerkiele erhalten.

Der kürzlich von der Admiralität gekaufte 5000 t große Fracht- und Passagierdampfer „Heliopolis" soll zu einem Lazarettschiff umgebaut werden.

Allgemein ist man der Ansicht, daß die Schiffe der „Queen Elizabeth"-Klasse acht 38,1 cm-Geschütze erhalten werden.

— Havarien. Zum Teil infolge des schlechten Wetters der letzten Zeit sind folgende Unfälle eingetreten:

Leichter Zusammenstoß des Kleinen Kreuzers „Dido" mit dem vor Anker liegenden Panzerkreuzer „Berwick". „Berwick" mußte die Werft zur Reparatur aufsuchen.

Zusammenstoß der Zerstörer „Hydra" und „Attack". „Hydra" wurde schwer beschädigt nach Leith geschleppt.

Zerstörer „Mermaid" wurde von Dampfer „Lizard" gerammt und an Backbord mittschiffs erheblich beschädigt.

Zerstörer „Kangaroo" kollidierte mit der Mole in Dover und erlitt starke Beschädigungen am Bug.

Zerstörer „Amazon" kam bei schwerem Wetter bei Berehaven vor Anker ins Treiben und strandete, wurde aber vom Kleinen Kreuzer „Falmouth" abgeschleppt. Beschädigungen unbekannt.

Die auf der Ausreise nach China befindliche „Alacrity" — früher „Surprise" — mußte in der Biscaya umkehren, da sich am Bug Leckagen zeigten.

Sa.



**Vereinigte Staaten von Amerika.** Regierungswechsel. Am 4. März 1913 ist an Stelle des Präsidenten der letzten 4 Jahre, William H. Taft, der neue Präsident, Dr. Woodrow Wilson, getreten. Gleichzeitig hat auch zum ersten Male seit 16 Jahren die regierende Partei gewechselt. Während die Demokraten im Repräsentantenhause bereits seit 2 Jahren eine Mehrheit haben, werden sie diese jetzt auch in dem neu zusammentretenden Senat besitzen. Damit sind Präsident, Kabinett und

Digitized by Google

Kongreß nunmehr demokratisch, und man darf gespannt sein, welchen Kurs die neue Regierung einschlagen wird. Wenn die Demokratie der Vereinigten Staaten auch in der Theorie nicht imperialistisch ist, so wird sich die äußere Politik doch kaum wesentlich ändern. Besonders ist die Freigebung der Philippinen bei der Nähe Japans sehr unwahrscheinlich, und daß die neue Regierung die Monroe-Doktrin voll aufrecht erhalten wird, erscheint um so sicherer, als diese nunmehr fast ein Jahrhundert lang die Richtschnur für die äußere Politik gewesen ist. Für die innere Politik hat der neue Präsident es als die Aufgabe der Regierung hingestellt, den öffentlichen Dienst zu reinigen, Mißstände zu bessern, aber nichts Bestehendes zu untergraben, das wert sei zu bestehen.

Vizepräsident der Vereinigten Staaten ist Mr. Marshall geworden. Staatssekretär des Äußeren ist Mr. William Bryan, Schatzsekretär Mr. Adov, Kriegsminister Mr. Garrison, Staatssekretär des Marineamts der bisherige Zeitungsherausgeber Daniels geworden, bekannt als einer der treuesten Anhänger Bryans.

— Marinepolitik. Die Mehrzahl der Blätter tritt lebhaft für eine Verstärkung der Flotte ein. Einstimmig kommt die Ansicht zum Ausdruck, daß für ihren Ausbau keine Kosten gescheut werden dürfen. Trotzdem bewilligte das Repräsentantenhaus mit geringer Mehrheit statt der vom Ausschuß vorgeschlagenen zwei Großkampfschiffe nur eins. Vom Marineausschuß des Senats wurde das gestrichene zweite Linienschiff zwar wieder in den Etat aufgenommen, vom Kongreß jedoch endgültig abgelehnt. Das bewilligte Bauprogramm umfaßt außer dem einen Linienschiff noch sechs Zerstörer, vier Unterseeboote, ein Transport- und ein Vorratsschiff.

Die Gegner des Zwei-Linienschiffs-Programms im Repräsentantenhause begründeten ihre Ablehnung damit, daß die Vereinigten Staaten keine für Eroberungs- und Angriffszwecke geeignete Marine brauchten. Sie hätten nicht die Absicht, England, Deutschland oder Japan zu erobern, glaubten aber, daß die Marine stark genug sei, das Land zu schützen und einen feindlichen Angriff abzuwehren, auch wenn nur ein Linienschiff jährlich gebaut würde. Von der übertriebenen Flottenvermehrung hätten nur die Kohlen-, Panzer- und Pulverlieferanten Vorteile. Diese Äußerungen haben in der Presse lauten Widerspruch hervorgerufen. Die Zeitungen schreiben, daß man dann auch keine Straßen pflastern dürfe, weil davon die Unternehmer und Steinlieferanten Vorteil hätten. Die Marine müsse so stark sein, daß sie den Feind in offener Seeschlacht schlagen könne, sonst könne sie das Land nicht schützen.

— Flottentätigkeit. Der nachstehende Übungsplan für die Atlantische Flotte vom 13. April 1913 bis zum 10. Januar 1914 ist vom Staatssekretär genehmigt worden:

13. bis 19. April: Flottentaktik.
20. April bis 4. Mai: Werftliegezeit, Docken.
5. bis 9. Mai: Flottenmarsch nach der Narraganfett-Bucht, dabei Manöver.
10. bis 26. Mai: Flottenübungen von der Narraganfett-Bucht aus, dann Marsch nach Annapolis. Dort werden am 5. Juni die Fähnriche des ersten und zweiten Jahrgangs zur Sommerreise an Bord genommen. Der dritte Jahrgang wird auf dem Linienschiffe „Illinois“ zu einer Auslandsreise eingeschifft. Unter Vornahme von strategischen Manövern kehrt die Flotte am 9. Juni nach der Narraganfett-Bucht zurück.
13. bis 28. Juni: Flottenübungen.
29. Juni: Entlassung der Schiffe nach verschiedenen Häfen zur Feier des Unabhängigkeitsfestes.
24. bis 30. August: Rückkehr der Flotte nach Annapolis, Ausschiffung der Fähnriche.

Digitized by Google

31. August bis 6. September: Kohlennehmen auf Hampton Roads, Vorbereitung zu Schießübungen.
7. bis 13. September: Vorübungen zu den Herbstschießübungen.
14. bis 27. September: Schießübungen.
28. September bis 4. Oktober: Divisions- und Flottenexerzieren.
5. bis 11. Oktober: Gefechtsbesichtigungen.
12. bis 25. Oktober: Werftliegezeit.
26. Oktober bis 15. November: Versuchsschießen und Schießübungen im Divisionsverbande von Hampton Roads aus.
16. November bis 6. Dezember: Divisionsweiser Besuch der südlichen Häfen und taktische Übungen.
7. bis 13. Dezember: Sammeln der Flotte auf Hampton Roads, Kohlennehmen.
14. Dezember bis 3. Januar: Urlaubszeit in den Heimatshäfen.
4. Januar: Sammeln der Flotte auf Hampton Roads, Marsch nach Guantanamo; Ankunft daselbst am 10. Januar.

— Schiffe im Auslande. Die wegen der Revolution nach Mexiko entsandten Schiffe sind in folgender Weise verteilt: In Vera Cruz: Linienschiffe „Vermont", „Georgia", „Nebraska" (Atlantische Flotte) und Flottenkohlendampfer „Mars".

In Tampico: Linienschiff „Virginia" (Atlantische Flotte).

In Mazatlan: Panzerkreuzer „Colorado" (Pazifische Flotte).

In Acapulco: Panzerkreuzer „Maryland" (Pazifische Flotte). Der Rest der Atlantischen Flotte liegt vor Guantanamo.

In Galveston ist ein Expeditionskorps in der Stärke von einer Brigade versammelt. Dieses Korps verfügt über alle für eine überseeische Expedition notwendigen Hilfsmittel; außerdem ist ein Flugzeuggeschwader angegliedert, das aus acht Flugzeugen mit 8 Offizieren und 40 Mann besteht. In Guantanamo sind 2000 Seesoldaten zur Einschiffung bereit. Die an der mexikanischen Grenze in Texas mobilisierten Truppen sind Ende Februar um 4000 Mann verstärkt worden.

Zum Schutze der Interessen der Union in den mittelamerikanischen Republiken sind das Kanonenboot „Annapolis" nach Amapala (Honduras), der Kreuzer „Denver" nach Acajutla (Salvador), der Kreuzer „Des Moines" nach Bluefields (Nicaragua), das Kanonenboot „Nashville" nach Puerto Cortez (Honduras) und das Kanonenboot „Tacoma" nach Guatemala und von dort nach Puerto Cortez (Honduras) entsandt worden.

— Personal. Kontreadmiral Vreeland, Chef des Operationsdepartements des Marineamts, der im Kriege im Namen des Präsidenten der Vereinigten Staaten den Oberbefehl über die Marine führt, ist am 9. Februar d. Js. krankheitshalber von diesem Posten zurückgetreten, wird aber einstweilen noch weiter als Mitglied der Admiralstabskommission Dienst tun. Auch sein Vorgänger als Aid for operations, Kontreadmiral z. D. Wainwright, gehört der Admiralstabskommission noch als inaktiver Flaggoffizier an. An Stelle von Admiral Vreeland ist Kontreadmiral Fiske zum Chef des Operationsdepartements ernannt worden, der ebenso wie sein Vorgänger bis dahin Chef des Besichtigungsdepartements war. Admiral Fiske ist ebenso durch seine dienstliche Tätigkeit als Divisionschef in der Atlantischen Flotte und Mitglied des Admiralstabes, wie durch seine Erfindungen und nicht zuletzt durch seine zahlreichen schriftstellerischen Arbeiten einer der bekanntesten Flaggoffiziere. Als Aid for inspections wird ihn Kapitän zur See Fullam ersetzen.

Digitized by Google

Am 13. Februar 1913 ist Kontreadmiral Murdock (Diensteintritt 1866) aus dem aktiven Dienst geschieden.

Am 14. Februar 1913 wurden zu Kontreadmiralen befördert: Kapitän zur See Parks (geboren 1856, Diensteintritt als Ingenieur-Anwärter 1877), Kapitän zur See Bailley (geboren 1851, Diensteintritt als Ingenieur-Anwärter 1873) und Kapitän zur See Caperton (geboren 1855, Diensteintritt als Seekadett 1871).

Zur Personalbill hat der Staatssekretär ausgeführt, daß bei Beibehaltung der zur Zeit gültigen Verteilung ein Oberleutnant zur See 16 Jahre im Dienstgrad bleiben müsse und nicht vor dem 58. Lebensjahre Fregattenkapitän werden könne. Damit blieben ihm nur vier Jahre vor seiner Verabschiedung als Fregattenkapitän, Kapitän zur See und Flaggoffizier. Deshalb sei die Annahme der Personalbill dringend nötig.

Wegen des Personalmangels ist angeordnet worden, daß die Prüfungen der Leutnants zur See zu Oberleutnants zur See in diesem Jahre anstatt wie sonst im Juli bereits im April stattfinden sollen, damit die Offiziere vom 1. Juli ab bereits in ihrem neuen Dienstgrade verwandt werden können.

— Militärische Ausbildung der Jugend. Es herrscht in den Vereinigten Staaten große Stimmung dafür, den Schülern und Studenten eine militärische Ausbildung zuteil werden zu lassen. Der Präsident der Harvard-Universität hat vorgeschlagen, die Studenten während der Sommermonate auf Kriegschiffe oder Schulschiffe zu schicken, um sie dort die Grundzüge des Kriegschiffsdienstes lernen zu lassen. Sie könnten dann im Ernstfall als Marinereserven dienen.

— Schiffsmaterial. Das neue Linienschiff „Pennsylvania" wird nach einer Äußerung des Staatssekretärs während der Etatsberatungen eine Länge von 190,5 m, eine Breite von 29,6 m und einen Tiefgang von 9,1 m erhalten. Wasserverdrängung 31 400 t, Geschwindigkeit bei der vierstündigen forcierten Fahrt 21 kn. Armierung zwölf 35,5 cm-Geschütze, zweiundzwanzig 12,7 cm-Geschütze, vier Unterwassertorpedorohre; Besatzung etwa 950 Mann; Gürtelpanzer 330 mm, Panzerstärke der Geschützürme bis 400 mm. Im allgemeinen sollen Panzeranordnung und Plattenstärke dieselben sein wie bei „Nevada" und „Oklahoma". Das Schiff ist Ende Februar bei der Werft „Newport News Shipbuilding Co." für 30,45 Mill. ℳ in Bau genommen worden, Bauzeit 36 Monate. Die Werft hatte für Schiffskörper und Curtis-Turbinen das billigste Angebot abgegeben. Die „Pennsylvania" wird voraussichtlich Turbinen mit Reduktionsgetriebe erhalten. Die Geschwindigkeitsfrage wird zur Zeit von dem Naval War College eingehend erwogen. Die neue Marineverwaltung wird auch der Panzerkreuzerfrage nähertreten trotz der Gegner dieser Schiffsklasse.

Torpedobootstender Nr. 2 (Bauprogramm 1912) hat den Namen „Melville" erhalten.

Torpedoboot „Perkins" lief am 8. Februar in Philadelphia vom Stapel. „Perkins" ist ein Schwesterschiff der Torpedoboote „Balch" und „Alwin"; Deplacement 1010 t, drei Doppel-Ausstoßrohre und fünf 10,2 cm-Geschütze.

Kriegschiff „Puritan" ist von der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden.

— Havarie. Das Linienschiff „Arkansas" ist Mitte Februar an der kubanischen Küste auf ein Korallenriff gelaufen, später aber losgekommen. Einige Abteilungen waren vollgelaufen.

— Waffen. Schiffsartillerie. Bei den Herbstschießübungen hat das Linienschiff „Delaware" die besten Ergebnisse erreicht, indem es sowohl beim Artillerie- als auch beim Torpedoschießen die meisten Trefferprozente erzielte. Das

Digitized by Google

schlechteste Schiff war Linienschiff „Georgia". Wie bisher sollen die Kommandanten und einige Offiziere der Schiffe mit guten Ergebnissen Anerkennungsschreiben vom Marineamt erhalten. Aber auch die Kommandanten der besonders schlechten Schiffe sollen in diesem Jahr zum ersten Male Schreiben erhalten, in denen sie zum Bericht über die Gründe der schlechten Leistungen ihrer Schiffe aufgefordert werden.

Vor der Marinekommission des Repräsentantenhauses sagte Admiral Twining, der Chef der Waffenabteilung, zur Rechtfertigung einer Mehrforderung von 1,7 Mill. ℳ für Schießübungen, daß alle voll im Dienst befindlichen Schiffe für das Geschütz 24 Schuß Gefechtsladung und 16 Schuß Übungsladung jährlich zur Verfügung haben müßten, um die Geschützführer in der nötigen Übung zu erhalten. Schiffe im Reserveverhältnis sollen jährlich ungefähr 6 Schuß für das Geschütz erhalten. Die Lebensdauer der Geschütze würde darunter nicht leiden, denn die 30,5 cm-Geschütze könnten 200, teilweise sogar 300 Schuß vertragen. Bei Verwendung von besonderen Geschossen könnte man auch die doppelte Schußzahl aus ihm feuern, bevor eine neue Seele eingezogen werden müßte. Die Lebensdauer der leichten Geschütze (7,6 cm bis 17,8 cm) betrage theoretisch 800 bis 1000 Schuß. Da es aber noch nicht vorgekommen sei, daß ein solches Geschütz ausgeschossen worden sei, abgesehen von zwei auf dem Schießplatz gebrauchten Geschützen, könnte man sagen, daß ihre Lebensdauer praktisch unbegrenzt sei.

— Torpedowesen. Bei den Etatsberatungen kam es gelegentlich der Erörterung der Kosten von Torpedos zu einer Aussprache über ihre Abmessungen und Geschwindigkeiten. Admiral Twining äußerte, daß außer einem 45,6 cm-Whitehead-Torpedo von 5,2 m Länge andere Torpedos von 53,3 cm im Gebrauch seien, größere jedoch nicht. Diese letzteren Torpedos seien durchweg 6,4 m lang, einige etwas länger. Die Laufstrecke eines Teils dieser 53,3 cm-Torpedos sei auf 9100 m bei 27 kn mittlerer Geschwindigkeit berechnet, die des anderen auf 3600 bis 4600 m bei 35 kn. Der Bliß-Leavitt-Torpedo werde durch eine Turbine getrieben. Die Geschwindigkeitsschwankungen (bis zu $^1/_2$ kn gestattet) seien nicht so groß wie beim Whitehead-Torpedo. Die Geschwindigkeit würde sehr schnell nach dem Losmachen aufgenommen und bis zum Stoppen durchgehalten, während der Whitehead-Torpedo gegen Ende seiner Laufstrecke etwas mehr an Geschwindigkeit verlöre.

— Flugwesen. Die Flugzeuge in Guantanamo haben während der Anwesenheit der Atlantischen Flotte gemeinsam mit ihr geübt.

— Funkentelegraphie. Das Marineamt hat eine am 1. März 1913 in Kraft tretende Verordnung erlassen, nach der die Bordstationen der Kriegschiffe Privatfunksprüche der Offiziere und Mannschaften unter bestimmten Einschränkungen geben und empfangen dürfen.

Die neue Großstation Arlington macht Reichweitenversuche mit dem Kleinen Kreuzer „Salem".

— Panamakanal. Der Abänderungsantrag des Senators Root zum Panamakanalgesetz auf Aufhebung der Bestimmung, welche für in der Küstenfahrt beschäftigte Schiffe der Vereinigten Staaten Gebührenfreiheit vorsieht, ist vom Senatskomitee für interozeanische Wasserstraßen abgelehnt worden.

Der neue Präsident Dr. Woodrow Wilson soll sich jedoch in einem Briefe an einen demokratischen Senator für den Vorschlag des Senators Root ausgesprochen haben.

Gegen Zahlung einer Entschädigung von 12,6 Mill. ℳ an die Republik Nicaragua haben sich die Vereinigten Staaten das Recht gesichert, daß nur sie einen Kanal durch Nicaragua bauen dürfen. Durch diesen Vertrag sollen die Vereinigten Staaten noch die Fonseca-Bay als Flottenstützpunkt erhalten haben. Die Bucht ist

Digitized by Google

eine der wenigen an der Westküste von Mittelamerika mit genügender Wassertiefe und deshalb als Stützpunkt sehr geeignet.

In einer für sämtliche Offiziere und Leute der aktiven Flotte in 25 000 Exemplaren hergestellten Sonderausgabe des Panamakanalhandbuches sind sämtliche wichtigen Baudaten sowie Angaben über den Kanalbetrieb enthalten. Die Schiffe werden mit Lokomotiven durch die Schleusen getreidelt. Als Mindestzahl sind vier Lokomotiven vorgesehen, von denen je eine auf der Steuerbord- und Backbord-Kaimauer schleppt und von denen die beiden anderen durch Achterleinen nachgezogen werden, um nötigenfalls die Fahrt aus dem Schiff zu bringen.

Augenblicklich sind bei den Kanalarbeiten 37 Schaufelbagger, 124 Lokomotiven und 1847 Wagen im Betrieb. Die ausgehobene Erdmasse betrug im Januar durchschnittlich 45 000 cbm täglich.

Am Kulebra-Einschnitt haben sich wieder einmal größere Erdrutsche ereignet, die die Arbeiten bedeutend in die Länge ziehen.

— Philippinen. Der Gesetzantrag auf Verleihung der Unabhängigkeit an die Philippinen (Jones Bill) hat im ganzen Lande Widerspruch hervorgerufen. Es ist deshalb nicht anzunehmen, daß er in dieser Session des Kongresses noch vorgebracht wird. Auch von den Philippinen selbst kommen Stimmen, die gegen die Unabhängigkeit sind. Die Inseln seien unter der spanischen Herrschaft heruntergekommen, und es beständen jetzt nur die beiden Möglichkeiten: entweder Kontrolle durch die Vereinigten Staaten oder Anarchie. Die Filippinos seien noch nicht reif zur Selbstherrschaft. Man könne an Mexiko sehen, was dabei herauskommt, wenn ein unreifes Volk sich selbst regieren will. Auch bestände die Gefahr der Annexion durch Japan.

v. Selchow.

**Frankreich.** Dem gelegentlich des Präsidentenwechsels durch M. Briand neu gebildeten Kabinett ist nur eine kurze Lebensdauer beschieden gewesen. Der Widerstand, den der Senat der Wahlrechtsvorlage entgegensetzte und der die von der Regierung befürwortete Reform unmöglich machte, veranlaßte die Minister ihr Amt niederzulegen. Der frühere Justizminister M. Barthou wurde vom Präsidenten der Republik mit der Neubildung des Kabinetts beauftragt. Nach längeren Bemühungen gelang es ihm, ein Kabinett zu bilden, in dem der Marine- und der Kriegsminister ihre alten Ämter wieder übernommen haben, während M. Pichon Minister des Äußeren geworden ist. Zu erwähnen ist noch, daß ein besonderes Unterstaatssekretariat für die Handelsmarine gebildet worden ist, mit dessen Wahrnehmung M. de Moncier beauftragt wurde.

Der neue Ministerpräsident hat bei seiner Antrittsrede darauf hingewiesen, daß es für die Regierung keine dringendere Aufgabe gäbe, als die Verteidigung des Vaterlandes durch die erforderlichen Maßregeln zu sichern. Die Bewilligung der Heeresvorlage und die Wiedereinführung der dreijährigen Dienstzeit würde das französische Heer in den Stand setzen, allen Erfordernissen gerecht zu werden.

Vorläufig ist noch kein klares Bild über den Stand der Dinge zu gewinnen, da die Sozialisten nach wie vor versuchen werden, die Verhandlungen durch Gegenanträge in die Länge zu ziehen. Aus diesem Grunde ist auch noch nicht zu übersehen, wann die Flottengesetznovelle von M. de Lanessan in der Kammer zur Beratung kommen wird.

— Flottentätigkeit. Die nach der Geschützexplosion auf „Danton" zunächst abgebrochenen Schießübungen wurden wieder aufgenommen, da man in Fachkreisen

Digitized by Google

annahm, daß die Ursache der Explosion nicht dem Pulver, sondern einem ungenau gearbeiteten Geschoß zuzuschreiben wäre.

Ein amtlicher Bericht gibt folgende Einzelheiten über den Unfall: „Es wurde Nachtschießen abgehalten nach geschleppter Scheibe. Die an dem Schießen teilnehmenden 7,5 cm-SK, die zusammen an Oberdeck stehen, waren in Erwartung des Zieles voraus gerichtet. Sobald die Scheinwerfer die Scheibe beleuchteten, wurde das Feuer eröffnet. Hierbei zersprang das Rohr des achtersten Geschützes 80 cm von der Rohrmündung entfernt. Die herumfliegenden Metallteile töteten an dem Nachbargeschütz einen Mann der Bedienungsmannschaft und zwei Unteroffiziere, die zum Aufschreiben der Uhrzeit dort aufgestellt waren."

Die Schießübungen mit diesen Geschützen, die nur auf der „Danton"-Klasse vertreten sind, werden erst wieder aufgenommen werden, nachdem die Munition einer gründlichen Revision unterzogen worden ist.

Schlechtes Wetter erschwerte die Schießübungen verschiedentlich und führte mehrfach zum Verlust der Scheiben. Um Zeit und Geld zu sparen, hat der Flottenchef beschlossen, Schießübungen gegen auf Felsen errichtete Scheiben an der Küste von Korsika abhalten zu lassen. Wie der »Moniteur de la Flotte« berichtet, hat Kontreadmiral Gauchet die an der Südostküste gelegene Insel la Vacca für geeignet befunden, und voraussichtlich werden die Geschwader in Zukunft dort ihre Schießübungen abhalten.

Anfang März begab sich der Marineminister M. Baudin zu einer dreitägigen Informationsreise nach Toulon. Er wurde von dem Flottenchef auf dem Flaggschiff empfangen und ging mit dem I. Geschwader zu einer Schießübung in See. Da zufällig der Erste Lord der englischen Admiralität, Mr. Winston Churchill, an Bord des englischen Torpedokanonenboots „Hussar" um diese Zeit in Toulon eintraf, wurde er zur Teilnahme an dem Schießen eingeladen. Mr. Churchill folgte dieser Einladung und soll sich nach Beendigung des Schießens sehr lobend über das Gesehene ausgesprochen haben. „Man hat in letzter Zeit oft mißfällig über die französische Marine gesprochen, aber ich habe gesehen, daß wir sehr viel von der befreundeten Marine lernen können."

Eine Teilnahme am Nachtschießen lehnte er wegen Mangel an Zeit ab und fuhr noch an demselben Abend weiter nach Villefranche.

Der Marineminister ließ sich Torpedoboots- und Unterseebootsangriffe, Minen- und sonstige Übungen vorführen, besichtigte die Marineanlagen an Land und kehrte nach dreitägigem Aufenthalt wieder nach Paris zurück.

Das Linienschiff „Masséna" ist aus dem Verbande des III. Geschwaders ausgeschieden, um einer gründlichen Kesselreparatur unterzogen zu werden. Dafür ist „Suffren" aus dem II. Geschwader als Flaggschiff in das III. Geschwader gekommen; da die Geschwindigkeit des „Suffren" 1,5 kn weniger beträgt als die der übrigen Schiffe des II. Geschwaders, beeinträchtigte er die Verbandsgeschwindigkeit erheblich. Ob „Jean Bart" oder „Courbet" als Ersatz in das II. Geschwader kommt, ist noch nicht bestimmt.

Das II. leichte Geschwader hielt im Norden verschiedene Übungen mit den Zerstörern, Unterseebooten und Küstenwerken ab.

— Personal. Kontreadmiral Lacaze, der unter M. Delcassé Chef des Marinekabinetts war, hat aus Gesundheitsrücksichten um seine Ablösung gebeten. Der Marineminister hat den Kontreadmiral Darrieus zu seinem Nachfolger ernannt.

Die neu zu schaffende Stellung eines Flottenchefs, eines »L'Amiralissime«, beschäftigt in letzter Zeit wieder verschiedentlich die französische Presse. Das bereits mehrfach aufgetauchte Gerücht, wonach Vizeadmiral Boué de Lapeyrère von der Führung des I. Geschwaders entbunden werden würde, um lediglich Flottenchef zu sein,

Digitized by Google

scheint sich bestätigen zu wollen. Als Flottenflaggschiff kämen „Jean Bart" oder „Courbet" in Frage, die beide im Frühjahr 1913 mit ihren Probefahrten beginnen sollen.

Der Marineminister hat gelegentlich der Kammerverhandlungen geäußert, daß er demnächst einen Gesetzentwurf über Neuregelung und Neueinteilung des Seeoffizierkorps vorlegen werde, da das jetzt gültige Gesetz vom 10. Juni 1896 den augenblicklichen Verhältnissen nicht mehr entspräche. Hauptsächlich kommen in Betracht: Vermehrung der Stellen für die zur Disposition gestellten Offiziere (en résidence fixe) und Wiedereinführung des Dienstgrades des Korvettenkapitäns.

Bisher gehörten zur résidence fixe je 20 Kapitänleutnants und Fregattenkapitäne, die in ähnlichen Stellungen Verwendung finden wie bei uns die zur Disposition gestellten Seeoffiziere. Der Marineminister hat die Präfekten der Kriegshäfen aufgefordert, ihm alle die Stellungen namhaft zu machen, die vorteilhaft mit Offizieren z. D. zu besetzen wären. Sowohl bei der Küstenverteidigung wie bei den Aushebungsgeschäften der seemännischen Bevölkerung könnten diese Offiziere sich mit Erfolg betätigen. Durch Überführung in die Stellungen z. D. soll der an sich schon kaum ausreichende Bestand an aktiven Seeoffizieren nicht verringert werden, es würde aber eine Besserung der Beförderungsverhältnisse bewirkt werden.

Hierin liegt auch der hauptsächliche Grund für die beabsichtigte Wiedereinführung des Dienstgrades des Korvettenkapitäns, was nach Ansicht des Marineministers bei dem hohen Alter der Kapitänleutnants, bedingt durch das lange Verbleiben in diesem Dienstgrade, dringend erwünscht wäre.

— Organisation. Verschiedene Neuerungen, die im Laufe der letzten Jahre bei der Hafenverteidigung eingeführt worden sind, haben eine Neuorganisation der »Défense fixe« nötig gemacht. Aufgabe der Défense fixe bleibt nach wie vor die Bedienung der für die Hafenverteidigung in Frage kommenden Kriegsmittel, wie Torpedobatterien, Sperren, Wachtschiffe usw. Die Torpedoboote, Unterseeboote und Küstenwerke sind der Défense fixe nicht unterstellt. Jeder Kriegshafen und Flottenstützpunkt hat eine Défense fixe, an deren Spitze ein Fregattenkapitän oder Kapitänleutnant steht, zu dessen Unterstützung Offiziere z. D. kommandiert werden können.

Die Défenses fixes haben regelmäßige Übungen abzuhalten, an denen auch die Küstenartillerie und Hochseestreitkräfte vorübergehend teilzunehmen haben. —

Da unter dem aktiven Personal nicht genügend ausgebildete Köche sind, hat der Marineminister die Verfügung vom Jahre 1912, welche die Anstellung von Zivilköchen auf Kriegschiffen verbot, wieder aufgehoben.

Wegen Verlegung der Marineschule an Land sind immer noch keine bestimmten Entschlüsse gefaßt worden. »Moniteur de la Flotte« hat sich in dieser Angelegenheit an verschiedene alte Admirale mit der Anfrage gewendet, ob eine Verlegung der Marineschule an Land zweckmäßig sei, oder ob man an dem alten System der schwimmenden Schule festhalten solle. Aus den Antworten geht hervor, daß man in Marinekreisen allgemein zu der Ansicht neigt, die Kadetten müßten unter allen Umständen auf dem Wasser erzogen werden. An sich sei der Eintritt mit 19 Jahren schon reichlich spät, und da der Franzose nicht wie der Engländer von Natur ein Seemann sei, wäre es grundfalsch, die Gelegenheit, ihn mit dem Bordleben vertraut zu machen, noch weiter hinauszuschieben.

— Schiffbau. Auf „Courbet" brach Anfang März in der Nähe des Dynamo-Raumes Feuer aus, das von dem zur Probefahrt bereits an Bord kommandierten Personal gelöscht werden konnte, bevor es sich weiter ausdehnte. Über die Entstehungsursache verlautet nichts. Wie erinnerlich, brannte es im Dezember

Digitized by Google

vorigen Jahres schon einmal auf „Courbet". Auch damals gelang es, schnell Herr des Feuers zu werden.

Von den neuen 25 000 t-Linienschiffen werden „Normandie" und „Languedoc" auf Privatwerften gebaut werden, ersteres bei den Chantiers de la Loire in Saint Nazaire, letzteres bei den Chantiers de la Gironde.

In Havre lief der Minenleger „Pluton" von Stapel. Das Schiff sieht aus wie ein Fischereidampfer, ist 560 t groß, 59 m lang, 8 m breit, hat einen Tiefgang von 3,2 m und soll 20 kn laufen.

Der Petroleumdampfer „Rhône" mit einem Fassungsvermögen von 4500 t kann den Bedarf an Heizöl für die französische Marine infolge des gesteigerten Verbrauchs allein nicht herbeischaffen. Die französische Regierung hat sich deshalb veranlaßt gesehen, einen zweiten Transportdampfer, „Garonne", von 10 700 t Wasserverdrängung mit einem Fassungsvermögen von 7000 t zu kaufen. „Rhône" wird nach wie vor den Brennstoff für die Flotte aus Rumänien holen, während „Garonne" zu diesem Zweck nach Texas gehen soll.

Linienschiff „Condorcet" hat die Überholungsarbeiten an der Backbord-Turbine beendet, auf „République" und „Démocratie", die seit Januar in der Werft liegen, wird mit großer Beschleunigung gearbeitet, um die Schiffe zum April wieder fahrbereit zu machen.

— Torpedowesen. Der Zerstörer „Dehorter" hat bei seinen Probefahrten die ausbedungene Geschwindigkeit von 31 kn immer noch nicht erreichen können. Bisher hat er nur 29 kn gelaufen. Die Erprobungen werden fortgesetzt.

Zerstörer „Bisson" mußte wegen einer Havarie, über deren Ursache nichts bekannt geworden ist, seine Übungen abbrechen und von Schleppern nach Toulon zurückgebracht werden.

Der 768 t große Zerstörer „Renaudin" lief am 20. März von Stapel.

Der zum Minenleger umgebaute Zerstörer „Cassini" ist von Cherbourg nach Toulon gegangen, um dort dauernd stationiert zu bleiben.

— Unterseeboote. In Rochefort findet in nächster Zeit der Stapellauf der beiden Unterseeboote „Clorinde" und „Cornélie" statt. Die Boote haben 410 t Wasserverdrängung, 54 m Länge, 5 m Breite und 3 m Tiefgang; sie erhalten Dieselmotoren, die ihnen bei 1300 PS eine Geschwindigkeit von 15 kn über Wasser geben sollen. Sie haben 8 Torpedorohre.

In Cherbourg findet im Mai der Stapellauf des Unterseebootes „Gustave Zédé" statt. Dieses Boot stellt einen ganz neuen Typ dar. Es hat 797 t Wasserverdrängung, 74 m Länge, 6 m Breite und 3,7 m Tiefgang. Wie ein Touloner Blatt schreibt, erhält „Gustave Zédé" einen besonderen Zufluchtsraum, in den die Besatzung sich bei Unglücksfällen zurückziehen kann und der von innen auszukuppeln ist, um dann von selbst aufzuschwimmen. Nähere Angaben fehlen noch, doch bleibt zu berücksichtigen, daß ein sicheres Funktionieren wohl nur bei günstiger Lage des Bootes zu erwarten ist. Man wird aber die Versuche mit Interesse verfolgen, und es wäre mit Freuden zu begrüßen, wenn diese neue Erfindung weitere Verluste an Menschenleben bei Unterseebootshavarien auf ein Mindestmaß herabsetzen würde.

— Unfälle. Auf dem Unterseeboot „Mariotte" explodierte während einer Besichtigung durch den Chef des II. leichten Geschwaders ein Petroleumkochherd, der zum Kochen des Mannschaftsessens dient. Die Kleider von zwei in der Nähe befindlichen Leuten fingen Feuer; trotzdem sie sofort über Bord sprangen, erlitten sie erhebliche Brandwunden. Der Materialschaden war unbedeutend.

Digitized by Google

Unterseeboot „Foucault", das wegen Motorhavarie bei den ersten Erprobungen seit November vorigen Jahres in Reparatur war, nahm Anfang März die Probefahrten wieder auf. Genau wie bei dem ersten Unfall explodierte jedoch wieder der Steuerbordmotor, wobei 7 Personen mehr oder weniger schwer verletzt wurden. Die Reparaturen werden längere Zeit in Anspruch nehmen. Die Motoren des „Foucault" sind in der staatlichen Werft hergestellt worden.

Auf dem Unterseeboot „Coulomb" trat bei einer längeren Probefahrt die gleiche Havarie ein wie auf „Foucault". Der Materialschaden ist bedeutend; Personal wurde nicht verletzt.

Eine weitere Explosion wird von dem Unterseeboot „Newton" gemeldet. Einzelheiten über diesen Unfall sind noch nicht bekannt geworden.

— Flugwesen. In der französischen Presse wird von einem in nächster Zeit der Kammer zugehenden Gesetzesvorschlag gesprochen, der für den Ausbau des französischen Marine-Luftschiff- und -Flugwesens eine auf die Jahre 1913 bis 1916 zu verteilende Summe von etwa 22 Mill. ℳ fordern wird.

Die Notwendigkeit dieser Forderung wird in einer Denkschrift begründet, die auf Anordnung des Marineministers im französischen Admiralstab ausgearbeitet worden ist. Wie »Le Temps« berichtet, soll vorgeschlagen worden sein, im westlichen Mittelmeer an strategisch wichtigen Punkten Stationen für Luftschiffe und Flugzeuge einzurichten. In Betracht kommen die Küsten von Frankreich, Algier und Tunis. Die Luftschiffe müssen 20 000 cbm groß sein und eine genügende Menge Munition tragen können. Luftschiffe und Flugzeuge sollen der Fernaufklärung dienen, während für die Nahaufklärung Fesselballons und Drachen vorzusehen sind.

An der Nord- und Nordwestküste Frankreichs wären ebenfalls Stützpunkte für Luftschiffe und Flugzeuge einzurichten.

Die Lieferung von 7 Luftschiffen von 75 km Geschwindigkeit soll vergeben werden. Falls diese Geschwindigkeit überschritten und die Höhe von 2000 m schneller als vorgeschrieben erreicht wird, erhalten die Erbauer besondere Prämien.

— Häfen und Werften. Am 6. März stieß das zum II. Geschwader gehörende Linienschiff „Justice" im Hafen von Toulon auf Teile des immer noch nicht beseitigten „Liberté"-Wracks. Die dabei erlittenen Beschädigungen scheinen nicht so schwer gewesen zu sein, wie anfangs angenommen wurde.

Bisher sind mit einem Kostenaufwand von $^1/_2$ Mill. ℳ etwa 7000 t der „Liberté" gehoben worden, darunter verschiedene 19 cm-Geschützürme. Von einer Sprengung des Wracks scheint man nach Ansicht mehrerer Zeitungen deswegen Abstand genommen zu haben, weil hierbei die in den Kammern noch lagernde Munition mit zur Explosion kommen könnte, deren Wirkung nicht abzusehen ist.

Von den verschiedenen Bergungsplänen wird wahrscheinlich folgender zur Ausführung gelangen: Mit Hilfe von Senkkästen wird ein Fangdamm um das Wrack hergestellt. Nachdem das Wasser innerhalb des Fangdammes ausgepumpt ist, wird das Wrack, wenn möglich, gedichtet und wieder flott gemacht oder in Teile zerlegt und dann gehoben.

Man rechnet damit, daß bis zur vollständigen Beseitigung des Wracks noch 3 bis 4 Jahre vergehen, und daß die Gesamtkosten sich auf 6 bis 7 Mill. ℳ belaufen werden.

Das große 250 m lange Trockendock im Handelshafen von Brest ist jetzt zum ersten Male benutzt worden.

Digitized by Google

Der Gesetzesvorschlag, betreffend den Bau einer großen Kaje auf tiefem Wasser in Brest, ist von Kammer und Senat angenommen worden. Die Kosten werden etwa 2,5 Mill. ℳ betragen.

— Fachliteratur. Im »Moniteur de la Flotte« findet sich folgende Zusammenstellung über die Parsons-Turbinen:

Augenblicklich gibt es 534 Schiffe, die schon im Dienst oder noch im Bau sind, welche Parsons-Turbinen haben. Ihre Gesamtleistung beträgt rund 9,7 Mill. PS. Diese Zahlen setzen sich zusammen aus 398 Kriegschiffen mit 8,1 Mill. PS, 11 Yachten mit 35900 PS und 125 Handelsdampfern mit 1,25 Mill. PS.

England steht mit 279 Schiffen und 4,5 Mill. PS an der Spitze, $^4/_5$ hiervon sind Kriegschiffe; dann folgt Deutschland mit 40 Schiffen, 1,4 Mill. PS, davon $^1/_7$ Handelsschiffe. Als drittes wird Rußland mit 30 Kriegschiffen und 1,1 Mill. PS angeführt. Die französische Marine und die der Vereinigten Staaten haben jede $^1/_2$ Mill. PS auf Schiffen mit Parsons-Turbinen, Japan 366000 und Chile 188000 PS.

⚜

**Japan.** Innere Politik. Obwohl die liberale Partei bewiesen hat, daß sie in der Lage ist, einen bedeutenden Einfluß auf die Regierung auszuüben, ist es ihr nach dem Sturze Katsuras doch nicht gelungen, einen Premierminister aus ihrer Partei an die Spitze des Ministeriums zu bringen. Die Ernennung des Grafen Yamamoto ist ein Kompromiß, der, wie man allgemein annimmt, von den alten Staatsmännern, die nach wie vor, wenn auch unsichtbar, die Geschicke des Landes zu leiten scheinen, in die Wege geleitet worden ist. Yamamoto ist ein Satsuma-Mann und steht als solcher der liberalen Partei näher als Katsura, der dem Choshu-Clan angehörte. Von den Choshu-Leuten war die Forderung der 2. Korea-Divisionen ausgegangen, die als Vorwand zum Sturze Katsuras genommen war; der Satsuma-Clan, zu dem besonders die Anhänger der Marinepartei gehören, stand, besonders mit Rücksicht auf seine eigenen Forderungen, in einem gewissen Gegensatze zum Choshu-Clan. Dadurch, daß man jetzt den Liberalen einen Satsuma-Mann als Ministerpräsident gab, hat man ihnen in der Frage der nicht gewünschten Korea-Divisionen nachgegeben und ihnen so den Hauptgrund zur Opposition entzogen. Auf der anderen Seite kann die Regierung von Yamamoto, dem alten Marineminister und noch in der Liste der Offiziere geführten Mitglied der Adelspartei, erwarten, daß er im großen und ganzen in ihrem Sinne arbeiten und den radikalen Bestrebungen der Seiyukai ein gewisses Gegengewicht entgegensetzen wird. Dieser Kompromiß ist von der Seiyukai auch wohl erkannt worden. Man hat, um die Stellung der Partei im Kabinett zu sichern, dann die Forderung gestellt, daß alle Mitglieder des Kabinetts, mit Ausnahme des Marine- und des Kriegsministers, der liberalen Partei entnommen werden müßten. Nach langen Verhandlungen über diese Frage hat man sich schließlich dahin geeinigt, daß außer dem Premierminister Grafen Yamamoto, dem Marineminister Baron Saito und dem Kriegsminister Baron Kigoshi noch der Minister des Auswärtigen Baron Makino dem Choshu- bzw. dem Satsuma-Clan angehören dürften, die übrigen Minister sind Mitglieder der Seiyukai.

Wenn sich auch zur Zeit die Verhältnisse im Kabinett beruhigt haben, so ist die Stimmung im Volke noch immer sehr erregt. Das Volk, das die hohe Steuerlast nicht mehr ertragen will, agitiert immer lebhafter gegen die Vermehrung der Wehrkraft, wiederholt ist es zu groben Ausschreitungen gekommen, und es erscheint

Digitized by Google

zweifelhaft, ob Yamamoto ohne grundlegende Änderungen in der bisherigen Politik seine Stellung der Seiyukai und der radikalen Kokuminto gegenüber halten kann.

Inzwischen fährt Katsura eifrig fort, Anhänger für seine neue Partei zu werben, und, wie es scheint, nicht ohne Erfolg. Über die Pläne, die er in dieser Partei verfolgt, spricht sich der »Ostasiatische Lloyd« vom 5. Februar folgendermaßen aus: „Er will sich nicht für vorübergehende taktische Zwecke eine Mehrheit im Abgeordnetenhause bilden, sondern sich in einer durch feste politische Überzeugungen zusammengehaltenen Partei innerhalb wie außerhalb des Reichstages ein Werkzeug schaffen, dessen Hauptzweck es sein soll, in den maßgebenden, gebildeten und besitzenden Klassen des japanischen Volkes seine politischen Überzeugungen auszustreuen und zu befestigen. Er will die besten Kreise des japanischen Volkes mit seinem Geist erfüllen und an Stelle der bisherigen Zerrissenheit eine einheitliche politische Weltanschauung setzen. Namentlich wird er seine in deutscher Schulung gewonnenen Anschauungen mit dem, was er an englischen Einrichtungen als für Japan praktisch erkannt hat, vereinigen und zu einem neuen, japanischen Ganzen verschmelzen."

Aus dieser sowie aus anderen ähnlichen Zeitungsnachrichten läßt sich vorläufig nur so viel ersehen, daß es sich um die Schaffung einer, etwa freikonservativen, Partei handelt, die dem Einfluß der Seiyukai gegenübergestellt werden soll. Damit tritt Japan in das Zeitalter der innerpolitischen Parteikämpfe, ein Zeichen, wie weit europäische und amerikanische Kultur bereits in die tieferen Schichten des Volkes eingedrungen sind.

— Äußere Politik. Die Beziehungen zwischen Japan und China haben in der letzten Zeit anscheinend erhebliche Fortschritte gemacht. Die chinesische Regierung und auch ein großer Teil des Volkes, das den japanischen Einfluß fast mehr fürchtete als den der Europäer, haben jetzt verschiedentlich erkennen lassen, daß sie in dem Zusammenschluß der beiden Völker die einzige Rettung gegen die vom Westen drohenden Gefahren erblicken. Nicht nur chinesische Zeitungen, unter ihnen besonders das Organ des Präsidenten Yuan-Shi-Kai, raten zu einem direkten Bündnis mit Japan, sondern es haben auch chinesische Würdenträger in offiziellen Reden diesem Gedanken in letzter Zeit mehrfach Ausdruck verliehen. Besonders bemerkenswert ist die am 11. Februar von Schanghai nach Japan angetretene Reise des Dr. Sun-Ya-Tsen. Wenn auch immer wieder durch die Presse verbreitet wurde, daß diese Reise nur privaten Charakter habe, so nimmt man sowohl in China als auch in Japan an, daß ihr eine bestimmte politische Mission zugrunde liege. Die so überaus freundliche Aufnahme, die Dr. Sun in Japan erfuhr, rechtfertigt diese Vermutung zweifellos. Es verging kein Tag, an dem nicht bei den zahlreichen Empfängen und offiziellen Festessen die gemeinsamen Interessen der beiden Nachbarländer erörtert wurden. Der Grund, weshalb China die bisher gegen Japan beobachtete ablehnende Haltung aufgibt, wird in den zunehmenden Schwierigkeiten, sich in der mongolischen Frage mit Rußland zu einigen, gesucht werden müssen. Ein Zusammengehen mit Japan würde China in seiner Stellung Rußland gegenüber erheblich stärken und vielleicht auch die Mongolenfürsten dazu veranlassen, die Autorität des mit einem militärisch so kräftigen Staate verbündeten China wieder anzuerkennen. Japan verfolgt beim Anschluß an China wohl in erster Linie wirtschaftliche Interessen. Bezeichnend für die erheblichen finanziellen Anstrengungen, die hierin gemacht werden, ist die Einstellung von 60 Mill. Yen in den diesjährigen Etat für Erwerbung von Vorzugsrechten bei der Erzlieferung aus den Gruben der chinesischen Hanyang-Werke, die damit fast ganz in japanischen Besitz übergehen. Daß nebenbei eine gewisse Besorgnis wegen des wachsenden Einflusses Rußlands in der Mongolei und der Entstehung einer kräftigen Militärmacht in der Nähe der mandschurischen Grenze die Annäherung Japans an

Digitized by Google

das in derselben Lage befindliche China erleichtert hat, ist sehr wahrscheinlich. Das seinerzeit in der Presse so viel besprochene russisch-japanische Abkommen über die Abgrenzung der beiderseitigen Interessensphären auf dem asiatischen Kontinente scheint demnach noch keine so festen Formen angenommen zu haben.

— Marineetat 1913/14. Am 5. Februar ist dem Parlament der Marineetat vorgelegt worden. Er weist nur eine Mehrforderung von 6 Mill. Yen gegenüber dem von früher her in Kraft befindlichen Gesamt-Flottenbauprogramm auf. Da die diesjährige Rate dieses Programms an sich um 3 Mill. Yen niedriger war als die vorjährige, so sind die insgesamt für den Ausbau der Flotte angeforderten Mittel nur um 3 Mill. Yen höher als im vergangenen Jahre. Möglich wurde die Einstellung dieser Mehrforderung nur durch den Rücktritt Katsuras. Wäre es zu einer Auflösung des Parlaments gekommen, so hätte die Marineverwaltung nach dem vorjährigen Etat wirtschaften müssen und hätte die oben erwähnten 3 Mill. Yen verloren. Es ist mit Rücksicht auf die kurze Zeit, die bis zum Beginn des neuen Rechnungsjahres noch zur Verfügung steht, anzunehmen, daß der Etat in der Form, wie er vorgelegen hat, angenommen werden wird. In folgendem sei eine kurze Zusammenstellung des Marineetats 1913/14 gegeben (Angaben in Yen; 1 Yen = 2,10 ℳ):

| | 1913/14 | 1912/13 |
|---|---|---|
| a. Ordentliche Ausgaben | 42 236 215 | 40 815 710 |
| b. Außerordentliche Ausgaben | 54 360 475 | 52 578 548 |
| Gesamtausgaben | 96 596 690 | 93 394 258 |

a. Ordentliche Ausgaben:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Kap. I. | Marineministerium | | | 194 192 |
| Kap. II. | Militärische Ausgaben: | | | |
| | Gehälter und Löhne | 12 823 189 | | |
| | Bau und Reparaturen von Schiffen | 12 181 772 | | |
| | Sonstige Ausgaben | 17 014 151 | | |
| | | | 42 019 112 | |
| Kap. III. | Verschiedene Ausgaben | | | 22 911 |
| | Summe der ordentlichen Ausgaben | | | 42 236 215 |
| | (gegen den vorjährigen Etat erhöht um | | | 1 420 505) |

b. Außerordentliche Ausgaben:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Kap. I. | Bauten und Reparaturen am Lande | | | 215 000 |
| Kap. II. | Einrichtung des Kriegshafens Chinkai (4. Rate) | | | 700 000 |
| Kap. III. | Ausgaben für auf Rechnung Privater ausgeführte Arbeiten | | | 212 283 |
| Kap. IV. | Außerordentliche Ausgaben des Bauamtes | | | 49 856 |
| Kap. V. | Herstellung von Seekarten | | | 15 000 |
| Kap. VI. | Ausbau der Flotte | | | 52 768 336 |
| | Schiffbau | 21 178 632 | | |
| | Armierung | 13 063 954 | | |
| | Baubeaufsichtigung | 540 000 | | |
| | Anlagen am Lande | 5 587 339 | | |
| | Reparaturen von Schiffen und Armierungen | 12 398 411 | | |
| Kap. VII. | Kühlanlagen für Munitionsräume | | | 300 000 |
| Kap. VIII. | Luftfahrt | | | 100 000 |
| | Einrichtung des Flugplatzes | 12 820 | | |
| | Arbeitsausgaben | 800 | | |
| | Zum Studium der Luftfahrt | 86 380 | | |
| | Summe der außerordentlichen Ausgaben | | | 54 360 475 |
| | (gegen den vorjährigen Etat erhöht um | | | 1 781 927) |

— Handelsschiffahrt. Die neueröffnete Südsee-Linie scheint vorläufig nicht den erwarteten Gewinn zu bringen. Trotz der Staatsunterstützung von 150 000 Yen können die Unkosten durch die Erträge der Fracht noch nicht gedeckt

Digitized by Google

werden. Nach einem Bericht des zum Studium der Schiffahrtsverhältnisse in die Südsee gesandten Mr. Nomoto ist der Handel zwischen Japan und Java augenblicklich sehr schwach, und auch die in den Zwischenhäfen genommene Fracht reicht nicht aus, die Reisen der Dampfer ertragsfähig zu machen. Am Schlusse des Berichtes wird den Schiffseigentümern geraten, ihre Dampfer vorläufig lieber auf anderen Strecken laufen zu lassen.

Mit Rücksicht auf die nach Eröffnung des Panamakanals erwartete Entwicklung des Handels im Stillen Ozean und auf die Entfaltung der Handelsschiffahrt Chinas haben verschiedene Tokioer Geschäftsleute, unter ihnen Herr Goishi Abe, Leiter der Ibaraki-Kohlenwerke, den Bau einer Schiffswerft in der Satsukawa-Bay auf der Insel Oshima ins Auge gefaßt. Verhandlungen über den notwendigen Landerwerb sollen bereits eingeleitet sein.

Kl.



**Italien.** (Siehe auch besonderen Aufsatz in diesem Heft.) Flaggoffiziere. Der Chef des Admiralstabes, Vizeadmiral Rocca Rey, trat von seiner Stellung zurück und wurde durch Kontreadmiral Thaon di Revel, bisherigen Oberstkommandierenden der Torpedoboote, ersetzt.

— Stapellauf: Für Linienschiff „Duilio" auf 26. April 1913 festgesetzt.

— Pulver. Über die Konservierung des Pulvers auf den Schiffen der „Cavour"-Klasse berichtet der »Moniteur de la flotte« vom 15. Februar 1913: Die 30,5 cm-Munition — 100 Schuß zu je 4 Teilkartuschen für jedes Geschütz — lagert in galvanisierten Blechröhren, die durch Gummiplatten unterhalb des Deckels gas- und wasserdicht gemacht, in 5 Sekunden zu öffnen und für je 2 Teilkartuschen eingerichtet sind. Gegenüber der bisher gebräuchlichen Form der Pulverlagerung auf italienischen Schiffen — jede Teilkartusche ist von einer ledernen Kartuschbüchse und diese wieder einzeln oder zu mehreren von Holz- oder Blechkästen umschlossen — bedeutet die neue Art eine beträchtliche Vereinfachung und Gewichtsersparnis.

— Havarie. Auf dem Zerstörer „Intrepido" ereignete sich bei seiner ersten offiziellen Probefahrt am 7. März eine schwere Kesselhavarie infolge Undichtigkeiten in der Rohrleitung für das Heizöl. Die Feuer in den Kesseln mußten gelöscht und das Fahrzeug durch Schlepper nach Spezia zurückgebracht werden.

— Angriff auf den Marineminister. Der 1911 verabschiedete Kontreadmiral a. D. Gozo griff am 12. März den Marineminister auf seinem Gange zum Parlament tätlich an, weil er ihn für den Urheber seiner vermeintlich zu Unrecht erfolgten Verabschiedung hielt. Er wurde sofort in Untersuchungshaft abgeführt und — obgleich der Marineminister ihn in Schutz zu nehmen suchte — „wegen Angriffs auf ein Parlamentsmitglied aus Anlaß von dessen Amtshandlungen" vor Gericht gestellt und zur Verbüßung einer Gefängnisstrafe von 3 Monaten und 10 Tagen verurteilt.

v. D.



**Rußland.** Flottentätigkeit. Ostsee. Die Ostsee-Flotte ist während ihrer Winterliegezeit damit beschäftigt, die neu eingestellten Rekruten auszubilden. Bewegungen der Schiffsverbände haben nicht stattgefunden.

In der russischen Fachpresse wird der Gedanke erörtert, ob es nicht angängig sei, die Winterliegezeit abzukürzen oder sie wenigstens durch kurze Fahrten zu unter-



Digitized by Google

brechen. Ein ungenannter Verfasser tritt in »Kronstadt Wjästnik« (25. Februar) dafür ein, daß die bisher üblichen Übungsfahrten überhaupt länger ausgedehnt werden. Zur Übung des Personals sei es nötig, daß gelegentlich mehrere Tage und Nächte, wenn auch mit geringer Geschwindigkeit, ohne Aufenthalt gefahren werde. Nur auf diese Weise könnten sich auch die jüngeren Offiziere Übung in der Handhabung der Schiffe erwerben.

Die 1., 2. und 3. Division der I. Torpedobootflottille stellte mit 26 Booten in der Nacht vom 13./14. März in Libau in Dienst.

— Schwarzes Meer. Die vier Linienschiffe „Jewstafi", „Joann Slatouft", „Panteleimon", „Tri Swjatitelja" und der Kreuzer „Pamjatj Merkurija" unternahmen Anfang März eine Übungsfahrt.

— Ausland. „Oleg" und „Chwinietz" sollen Ende März Plymouth anlaufen. „Rossija" traf am 2. März in Cherbourg ein.

— Personal. Der Marineminister Admiral Grigorowitsch besichtigte Ende Februar die Marineanlagen von Sewastopol und Nikolajeff sowie die Flotte im Schwarzen Meer.

Kapitän 1. Ranges Rimski-Korssakow I. wurde wegen Auszeichnung im Dienst zum Kontreadmiral befördert und zum Kommandanten des Hafens von Wladiwostok ernannt.

Die Fachpresse setzt die Erörterung über die Notwendigkeit von Reformen im Marine-Kadettenkorps fort. Ein Teil der zu Worte kommenden Verfasser klagt über die zu große Bevorzugung der Technik in den Unterrichtsplänen. Für den kriegerischen Geist geschehe dagegen nichts, obgleich sein Fehlen in erster Linie die Mißerfolge des letzten Krieges verschuldet habe.

Ferner wird der angeblich bereits jetzt bemerkbare Offiziermangel wieder lebhaft besprochen.

Vor dem Kronstädter Marine-Kriegsgericht wurden 16 Matrosen der Disziplinarhalbequipage wegen Meuterei abgeurteilt.

— Schiffsmaterial. »Retsch« erfährt aus dem Marineministerium, daß die Gerüchte über den Ankauf von Kriegschiffen, die die Türkei und Brasilien in England bestellt haben, falsch sind. Allerdings sei im November 1912 die Frage erörtert worden, ob die von der Türkei bei Armstrong und Vickers bestellten Kriegschiffe durch Rußland angekauft werden sollten, doch habe sich das Marineministerium nach Prüfung der Pläne dieser Schiffe gegen den Ankauf ausgesprochen, da die Schiffe sich zu sehr von dem Typ der übrigen russischen Schiffe unterscheiden und der Krieg mit Japan die Mängel eines Geschwaders von Schiffen verschiedenen Typs erwiesen habe.

Eine russische Marinekommission macht von Hamburg aus eingehende Versuche mit den Frahmschen Schlingertanks. Sie ist zu diesem Zweck mit einem von der Werft von Blohm & Voß gecharterten Dampfer nach den Azoren gegangen.

— Waffen. »Kronstadt Wjästnik« (15. März) bespricht die Schießergebnisse des Geschwaders im Schwarzen Meer. Das beste Schiff war „Joann Slatouft". Bezeichnet man sein Schießergebnis mit 1000 Punkten, so ergibt sich nachstehende Reihenfolge:

| | |
|---|---|
| „Joann Slatouft" | 1000 |
| „Panteleimon" | 854 |
| „Jewstafi" | 718 |
| „Pamjatj Merkurija" | 438 |

Digitized by Google

Zieht man das beste Schiff der Ostsee-Flotte, „Zessarewitsch", zum Vergleich heran und bezeichnet man dessen Schießergebnis mit der Zahl 1000, so erhält „Joann Slatoust" die Wertzahl 1130.

Über das Schießen werden nachfolgende Angaben gemacht:

Die 30,5 cm-Geschütze aller Schiffe erzielten fast die volle theoretische Trefferzahl, die 15 cm- des „Joann Slatoust" ebenfalls, die des „Panteleimon" die Hälfte, die der übrigen sehr viel weniger. Die 20,5 cm-Geschütze des „Jewstafi" und „Joann Slatoust" hatten ungefähr ein Viertel der theoretischen Treffer.

Die Treffsicherheit und Feuergeschwindigkeit machten große Fortschritte gegen das Vorjahr. „Panteleimon", das damals beste Schiff, würde mit den Resultaten des Jahres 1912 jetzt an dritter Stelle stehen.

Die guten Schießergebnisse des Geschwaders im Schwarzen Meer sind nach Ansicht des Fachblattes ein gewisser Trost für die traurigen Ereignisse des letzten Sommers, d. h. die meuterische Bewegung in der Flotte.

Näheres über die Bedingungen des Schießens, wie Entfernungen, Fahrt, Wetter des Schießtages usw., wird nicht mitgeteilt.

— Häfen-Werften. Nach »Postimees« soll Reval nach der Landseite stark befestigt werden. Zu diesem Zweck wird der Marineminister in nächster Zeit der Duma eine Kreditforderung übergeben.

— Flugwesen. Die Flieger Oberleutnants Pawlow und Ofonski unternahmen auf einem Newport-Flugzeug einen Flug von Sewastopol über Eupatoria, Simferopol und zurück, ohne unterwegs niederzugehen.

Nach »Kotlin« (1. März) haben zwei russische Flieger, Stabskapitän Popow und Fähnrich Uschakow, ein Flugzeug neuen Modells gebaut, dessen Vorzug neben großer Leichtigkeit ein ganz besonders niedriger Preis sein soll.

Ein Entwurf des Fliegers S. S. Schtschetinin, betreffend die Schaffung eines freiwilligen Fliegerkorps, ist von den zuständigen Behörden genehmigt worden. Die Angelegenheit wird weiter bearbeitet durch einen Ausschuß, dem Vertreter des Kriegsministeriums, des Generalstabes, des Marineministeriums und der gesetzgebenden Körperschaften angehören. Der Ausschuß hat sich die Organisierung und Vorbereitung eines Stammes von erfahrenen freiwilligen Fliegern zum Ziel gesetzt. Diese Flieger bilden im Frieden eine Reserve der Militärflieger, im Kriege füllen sie die Bestände der Fluggeschwader auf.

Die in das Korps eintretenden Flieger verpflichten sich durch Unterschrift, auf Ersuchen des Ausschusses im Frieden jederzeit zur Ablegung von Übungen, Teilnahme an Manövern usw. zu erscheinen, und im Kriege in die Armee einzutreten. Sie tragen bei Einberufung eine besondere Uniform, sonst ein Brustabzeichen. Der Ausschuß wird sich eingehend mit der Frage der Friedensausbildung der Flieger, ihrer Sichtung für verschiedene Zwecke usw. befassen. Ferner ist eine Reihe von Maßnahmen geplant, die die Vermehrung der privaten und öffentlichen Fliegerschulen und somit der Zahl der privaten Flieger überhaupt zum Ziel hat.

— FT-Wesen. Das gemeinsame Komitee für FT der Regierungsressorts ist nach »Kotlin« (21. Februar) an die Ausarbeitung eines Entwurfs herangegangen, der die Überspannung Rußlands mit einem Netz von Großfunkenstationen bezweckt.

— Verschiedenes. Auf der Newa-Schiffswerft werden umfangreiche Versuche angestellt mit der mechanischen Zufuhr von Feuerungsmaterial in die Kesselfeuerungen. Die Baltische Schiffswerft beschäftigt sich erneut mit Versuchen mit gemischter Feuerung. »Kotlin« (27. Februar) greift die Leitungen beider Werften wegen dieser Versuche heftig an und behauptet, die Ingenieure, die sie bearbeiteten,



Digitized by Google

bewegten sich auf zu theoretischen Bahnen, ohne einen Nutzen für die Praxis herbeizuführen. Auf diese Weise würden Zehntausende, ja Hunderttausende zwecklos vergeudet.

Der Admiralitätsrat bearbeitet nach »Nowoje Wremja« (18. März) eine Neuregelung der Dienstvorschriften für die Befehlshaber der Seestreitkräfte (Ostsee, Schwarzes Meer, Ostasien) und ihre Stäbe. Ferner bearbeitet er zur Zeit die Organisation des neuen Kriegshafens Kaiser Peter der Große (Reval).

Durch Kaiserliche Ordre wurden neue Bestimmungen über die Ausübung einer Kontrolle der den Schiffbau betreffenden Angelegenheiten festgesetzt. Die Kontrolle wird ausgeübt durch Beamte des Reichs-Kontrollamts und ist außerordentlich streng. Die Beamten haben das Recht, an allen Besichtigungen, Versuchen, Materialabnahmen usw. teilzunehmen, ihnen müssen Abschriften aller Befehle an die Werften zugestellt werden, sie müssen in alle Dokumente der Baubeaufsichtigungskommissionen und einzelner Personen Einsicht nehmen können usw.

Diese Bestimmungen sind eine Folge der Zusätze, die die Duma im Sommer 1912 zu den Flottenvorlagen machte.

G.

⚜

**Österreich-Ungarn.** Marinekommandant. Nachfolger des am 25. Februar aus dem aktiven Dienst geschiedenen Marinekommandanten, Admirals Graf Montecuccoli, wurde der bisherige Flotteninspektor Vizeadmiral Haus (61 Jahre alt).

— Flaggoffiziere. Zum Stationschef in Pola wurde der bisherige Eskadrechef, Kontreadmiral Chmelarz, ernannt; zum Chef des I. Geschwaders und der 1. Division Kontreadmiral Njegovan, zum Chef der 2. Division Kontreadmiral v. Barry.

— Die Flotte. „Monarch", „Wien" und „Budapest" schieden aus dem Verbande des II. Geschwaders aus. „Monarch" wurde als Schiffsjungenschulschiff in Sebenico, „Budapest" als Schulschiff der Marine-Akademiezöglinge in Fiume stationiert. „Wien" trat in die I. Reserve; ihre Besatzung wurde zur Auffüllung der von „Tegetthoff" verwendet.

Die 1. Division des I. Geschwaders (3 „Radetzky"), die Kreuzer „St. Georg" und „Adm. Spaun" sowie einige Torpedofahrzeuge liefen am 19. März von Pola nach Cattaro, da sich in San Giovanni di Medua montenegrinische Behörden Übergriffe gegen den ungarischen Dampfer „Scodra" erlaubt hatten, als der türkische Kreuzer „Hamidije" dort (am 12. März) griechische Transportschiffe versenkte.

— Seeoffizieranwärter. Die Marineakademie in Fiume stellt im kommenden Herbst 55 Zöglinge ein (1911 waren es 38, 1912 43).

— Torpedofabrik. Die Marineverwaltung trifft Vorbereitungen, in Pola oder Fiume eine staatliche Torpedofabrik zu errichten, da die Firma Whitehead in Fiume ihren Bestellungen keine Vorzugslieferung vor denjenigen anderer Staaten zugestehen will.

v. D.

⚜

**Schweden.** Flottentätigkeit. Der Chef des Marinestabes und der Flotteninspekteur haben den Vorschlag für das Übungsprogramm der Flotte für 1913 eingereicht. Sie beantragen die Formierung der Küstenflotte vom 3. Mai an für

Digitized by Google

eine Dauer von etwa 4 Monaten. Für Göteborg soll eine besondere Flottille zusammengezogen werden und „Fylgia" eine sechsmonatige Auslandreise antreten.

Vizeadmiral Dryssen, der frühere Chef des im Februar wieder aufgelösten Wintergeschwaders (s. Märzheft), hat sich sehr anerkennend über die Leistungen während der dreimonatigen Aktivierung ausgesprochen. Das Geschwader hat die ganze Zeit angestrengt gearbeitet, und man hat sich aufs neue davon überzeugen können, was für ein vorzügliches Personal Schweden in seinen Seeleuten besitzt. Weniger günstige Erfahrungen sind anscheinend mit dem Material gemacht worden. Es ist z. B. bekannt geworden, daß eins der älteren Schiffe — „Svea" — sehr schlechte Seeeigenschaften zeigte. In der Nähe von Öland geriet es während eines Sturmes dadurch in Seenot, daß die Speigatten zufroren und das vom Schiff übergenommene Wasser nicht abfließen konnte. Es mußte mit Pützen entfernt werden. Der Geschwaderchef soll verlangt haben, daß die älteren Fahrzeuge dieses Typs nicht wieder in die Küstenflotte eingestellt werden (»Stockholms Dagblad«) — „Svea" ist fast 30 Jahre alt.

Die gleichzeitig mit dem Küstengeschwader aktivierte Göteborg-Flottille (1 Kleiner Kreuzer, 2 Kanonenboote, 4 Torpedoboote, 2 Unterseeboote) ist ebenfalls wieder aufgelöst worden.

— Flugwesen. Eine Abordnung überreichte dem Könige am 25. Februar einen Teil der für die Schaffung einer Luftflotte gesammelten Gelder, etwa 468 000 ℳ. Die Summe entstammt der sogenannten Björquistschen Nationalsammlung zur Verstärkung der Landesverteidigung. Sie war ursprünglich für den Bau eines Panzerschiffes bestimmt. Dieser Zweck wurde hinfällig, als die Sammlung für das Panzerschiff „Sverige" das bekannte glänzende Ergebnis hatte. Man entschloß sich daher mit Einverständnis der Spender, die Sammlung für die Luftflotte zu verwenden.

Der Marineminister hat geäußert, es sei beabsichtigt, die Flugwaffe für Heer und Marine gemeinsam auszubauen. Die vielen Seen und Wasserläufe Schwedens würden es voraussichtlich gestatten, das „Flugboot" überall zu verwenden.

— Verschiedenes. Die bestehenden Vorschriften für den Schutz der Küstenforts gegen Spionage sind vom Chef des Marinestabes umgearbeitet und wesentlich erweitert worden.

G.

⚜

**Dänemark.** Personal. Das Marineministerium hat eine Kommission eingesetzt, die die zukünftige Ausbildung der Unteroffiziere und Kapitulanten berät. Sie besteht aus einem Kommandeur (Kapitän zur See), einem Oberleutnant, einem Oberbootsmann und einem Stückmeister. Ihre Hauptaufgabe wird in der Ausarbeitung von Lehrplänen für die verschiedenen Schulen bestehen.

— Küstenverteidigung. Das Komitee für Sammlung von Mitteln zum Ausbau der Landesverteidigung beschäftigt sich jetzt mit einer Sammlung für ein neues Unterseeboot.

Die von demselben Komitee beschafften Mittel zum Ausbau der Landverteidigung Kopenhagens (vgl. Märzheft) sind seinem Aufruf zufolge inzwischen auf 1 430 000 ℳ angewachsen.

Die auf Grund des Gesetzes von 1909 neu zu bauenden Küstenforts bei Masnedö sind kürzlich in Angriff genommen worden. Die Erdarbeiten sind einer Privatfirma in Kopenhagen übertragen. Am 9. März besichtigte der Verteidigungsminister den Stand der Arbeiten.

Digitized by Google

— Flugwesen. Der Marineflieger Ulrich Birch nimmt zur Zeit in Frankreich ein neues Wasserflugzeug ab. Der erste Probeflug fand am 24. Februar statt und verlief zufriedenstellend.

— Verschiedenes. Ein freiwilliges Automobilkorps befindet sich in Bildung. Eine Gruppe des Korps (Nyborg) soll bereits an einer militärischen Übung teilgenommen haben, bei der die Abwehr einer feindlichen Landung zur Darstellung kam.

G.

**Norwegen.** Marinepolitik. Die Presse erörtert erneut die Frage der Seeverteidigung. Das Ministerium hat nach einer Mitteilung der »Berlingske Tidende« (22. Februar) in seinem dem Storting vorgelegten Programm erklärt, es wolle das Hauptgewicht auf Torpedo- und Unterseeboote legen. Anderseits treten die Anhänger des Panzerschiffs lebhaft für ihre Ideen ein. Man versucht, einen Gegensatz zwischen der Flottenpolitik der Rechten, die für Panzerschiffe, und der der Linken, die für Torpedo- und Unterseeboote stimmt, zu konstruieren. Demgegenüber verdient ein Artikel im »Morgenbladet« Beachtung, der feststellt, daß die Marinepolitik keine Parteisache sein dürfe. Das Blatt weist darauf hin, daß der Flottenausbau unter den verschiedenen Ministerien in gleichmäßiger Weise erfolgt sei. Noch heute gelten die in den Stortingsmitteilungen von 1909 niedergelegten Grundsätze, in denen das Verteidigungsdepartement den Satz aufstellte: „Panzerschiffe müssen das Rückgrat einer gut geordneten Seeverteidigung bilden."

»Gjengangeren« (20. Februar) befürwortet den Gedanken, die Marine aus ihrer jetzigen Abhängigkeit von der Armee zu befreien. Augenblicklich werde die Marine lediglich von Offizieren der Armee geleitet.

— Flottentätigkeit. Vorausgesetzt, daß die nötigen Indiensthaltungsgelder bewilligt werden, sollen im Sommer folgende Fahrzeuge die Torpedoabteilung bilden: Divisionsboot „Valkyrien", Torpedoboote „Sael", „Skrei", „Storm", „Delfin", „Kjell", „Lom", „Hvas", „Kjaek", „Rask" und „Pil".

Außerdem werden an den Sommer- und Winterübungen des Geschwaders die Torpedoboote „Laks", „Sild", „Skarv" und „Teist" teilnehmen.

Küstenpanzerschiff „Eidsvold" geriet in der Nacht vom 12./13. März bei Asnes-Feuer im Sandefjord auf Grund. Es konnte nach einigen Stunden mit Hilfe eines Schleppers abgebracht werden.

— Schiffsmaterial. Nach »Morgenbladet« (26. Februar) sollen drei der vier Unterseeboote, die augenblicklich für die norwegische Regierung auf der Germania-Werft im Bau sind, im kommenden Sommer abgeliefert werden. Zwei Unterseeboote liefen am 15. März in Kiel von Stapel.

Die Unterseeboote werden in Zukunft mit Buchstaben und Nummern bezeichnet werden. Auch „Kobben" verliert seinen Namen und erhält die Bezeichnung „A I".

— Küstenverteidigung. Der Chef der Festungsartillerie, General Holtfodt, hat sich dahin geäußert, daß die Festung Oskarborg (bei Christiania) nicht mehr den Anforderungen genüge. Dem Verteidigungsdepartement liegen bereits Pläne für den Ausbau des Forts vor. Ihre Ausführung wird etwa 3,36 Mill. ℳ beanspruchen. Ferner wird die Verstärkung der Befestigung von Bergen erwogen.

G.

Digitized by Google

# Verschiedenes.

## Der „Jamaika-Zyklon" im November 1912.

(Mit 2 Skizzen.)

Während des Aufenthaltes S. M. S. „Hansa" im Hafen von Havana, vom 16. bis 22. November 1912, wehte südlich der Insel Cuba einer der gefürchteten westindischen Tropenorkane, der im Nordwesten Jamaikas besonders große Verwüstungen angerichtet hat.

Die folgenden Zeitungsnotizen geben einen Begriff von ihrem Umfang:

### Zeitungsnachrichten.

Jamaika-Zyklon. Kingston, Jamaika, 21. November 1912.

Mehr als 100 Menschen sind dem Zyklon zum Opfer gefallen. Die Verluste belaufen sich auf mehrere Millionen Dollar. Die Verwüstung in den Küstenstädten ist groß gewesen. Alle Zuckerfabriken sind abgedeckt worden. Die großen Bananenfelder, eine der Hauptquellen des Reichtums, sind vernichtet. Die Verheerungen der Kleinschiffahrt in den Küstenplätzen sind fürchterlich gewesen. Fast alle kleineren Fahrzeuge sind verloren gegangen, ihre Besatzungen in den Häfen von Savanna la Mar, Green Island, Montego Bay und Lucea sind ertrunken.

Viele Einwohner sind durch den Zusammensturz ihrer Behausungen getötet worden. In Savanna la Mar sind 90 Prozent aller Häuser zerstört worden.

Die Flutwelle, die dem Zyklon folgte, ist die höchste in 100 Jahren gewesen. 40 Leichen sind in Savanna la Mar bereits geborgen, in Lucea sind 10 gefunden worden.

Die Zahl der Verunglückten in Green Island muß sehr groß sein, da dort keine Zeichen von Leben mehr festgestellt werden konnten.

### Gesammelte Angaben des Observatoriums in Havana über den Verlauf des Zyklons.

Nachstehend möchte ich dem für meteorologische Vorgänge sich interessierenden Leser einige zuverlässige Angaben zur Verfügung stellen, die, ganz unabhängig voneinander, ein Bild geben von dem Verlauf des Zyklons, seiner Geschwindigkeit, der Geschwindigkeit des Windes in ihm, sowie von seinen Begleiterscheinungen in bezug auf Wolkenzug, Seegang, Niederschlag, Gewitter usw. (die Richtigkeit der bisher bekannten Orkangesetze geht aus ihnen klar hervor).

Der Verlauf und die Bahn des Zyklons sind aus der Skizze 1 ersichtlich (siehe Anlage Nr. 1).

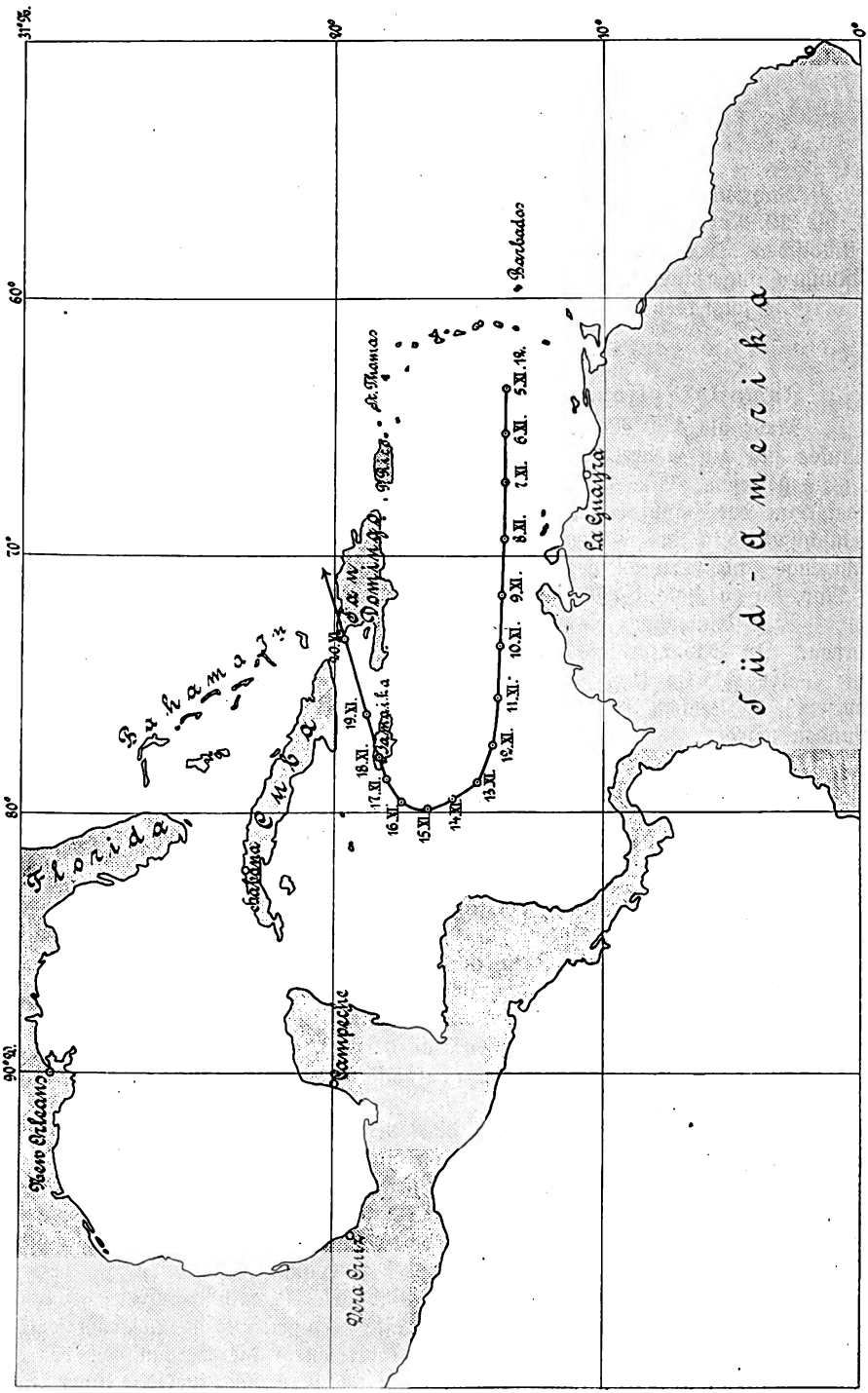
Entstanden ist der Orkan am 5. November ungefähr 250 sm westlich von Barbados, ist dann mit einer mittleren Geschwindigkeit von 120 kn in 24 Stunden nach Westen gezogen. Am 13. November ist er mit nur etwa 60 kn Fortpflanzungsgeschwindigkeit in scharfer Kurve nach ONO umgebogen. Auf diesem Wege hat er die NW-Ecke von Jamaika getroffen, dort ungeheuren Schaden angerichtet — seine Windgeschwindigkeit ist hier von zwei Beobachtungsstationen zu 120 kn in der Stunde = 60 sec/m festgestellt worden (Windstärke 12, nach Beaufort = 34 sec/m).

Am 19. November hat er dann Jamaika verlassen und ist mit größerwerdender Geschwindigkeit nach Haiti hinübergezogen, dort durch die Landmassen der Inseln wieder verlangsamt worden und schließlich am 21. November in ONO-licher Richtung in den Ozean entwichen.

Digitized by Google

Anlage 1.

Skizze 1.

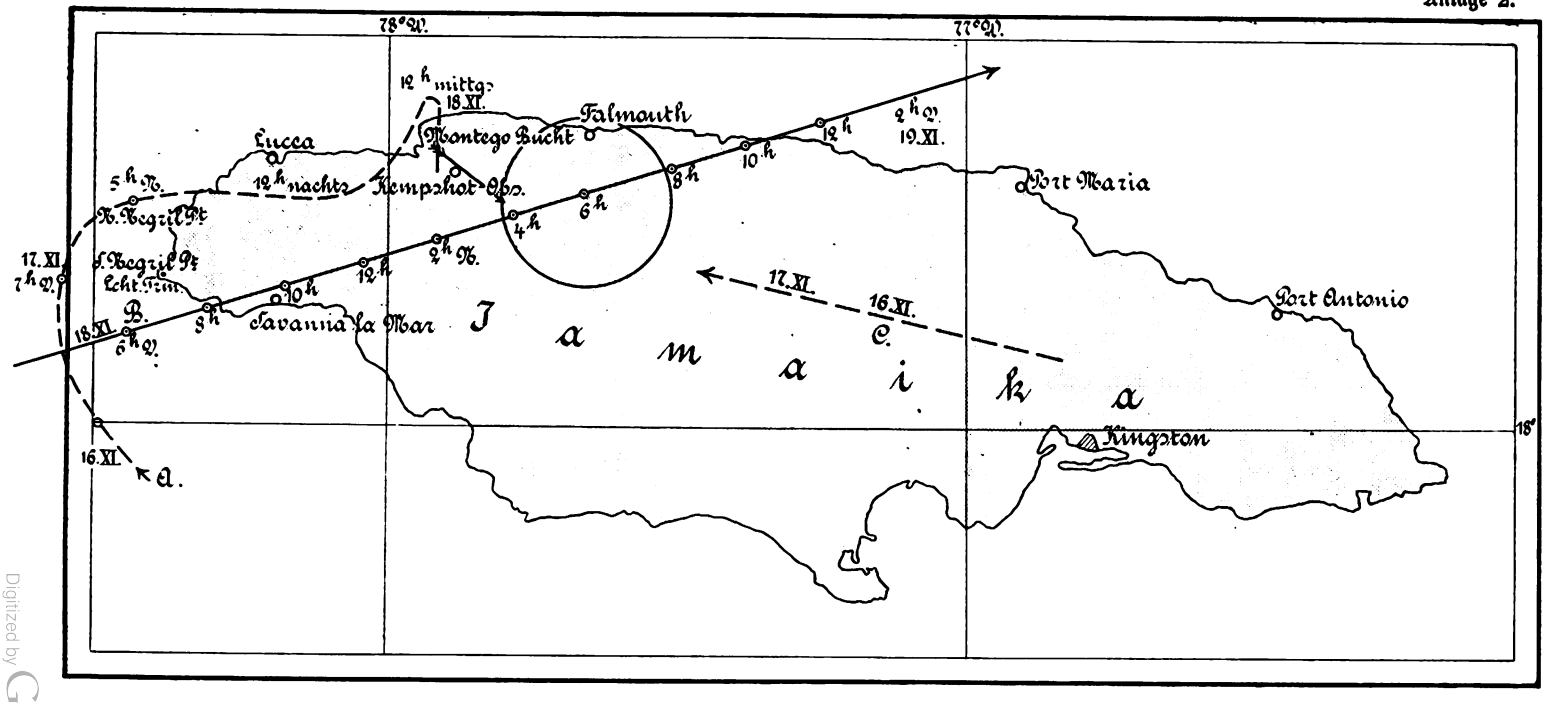



Digitized by Google

Skizze 2.

A. Eine gewöhnliche Depression, die sich um das Westende der Insel herumzieht.
B. Ein voll entwickelter zyklonischer Orkan mit 4 bis 5 kn stündlicher Fortpflanzungsgeschwindigkeit.
C. Eine kleine Depression, welche die Telegraphendrähte am 16. und 17. November zerbrach.

Anlage 2.




Der Kreis zeigt die Position des ruhigen Windgebietes um 6 h N.
Der Pfeil zeigt die Richtung des Windes bei Kempshot, 120 kn in der Stunde, um 6 h N.
Niedrigste Barometerstände: Negril Pt. 723,6 mm,
Kempshot 737,1 mm.



Digitized by Google

Das scharfe Umbiegen nach ONO muß dem zu der Zeit über Kuba liegenden Hochdruckgebiet zugeschrieben werden. Dieses Hochdruckgebiet hat es verhindert, daß Kuba von dem Orkan getroffen worden ist, wodurch die Verluste und Verwüstungen unabsehbar geworden wären.

Nach den bisherigen Erfahrungen pflegen die Zyklone nicht so scharf, sondern in NNO-licher bis NO-licher Richtung, angezogen von den großen Massen des Golfstromes, umzubiegen, so häufig den Golf von Meriko berührend, Florida und die Ostküste Amerikas streifend (siehe die eingezeichneten Zyklonkurse in den Monatskarten der Zyklonmonate).

Die vorhergegangenen Angaben sind bereitwilligst von dem Leiter der Meteorologischen Station der Jesuitenschule in Havana — Collegio de Belén de la Compañia de Jesus — gegeben worden.

Täglich wurden die telegraphischen Nachrichten der in Frage kommenden Beobachtungsstationen aus dem Zyklongebiet zur Verfügung gestellt, so daß S. M. S. „Hansa" über den Verlauf des Orkans dauernd informiert war.

## Beobachtungen auf Jamaika.

In Kingston wurden mir die folgenden Beobachtungen zur Verfügung gestellt, die an zwei Punkten im Nordwesten Jamaikas, in Negril Point Lighthouse und im Kempshot-Observatorium, gemacht worden sind und sicherlich Anspruch auf allgemeines Interesse machen können. Ergänzt sind sie durch die Angaben auf Skizze 2 (Anlage 2, 3, 4). In Skizze 2 kommt hierbei nur die mit B bezeichnete Bahn in Frage.

Die Windgeschwindigkeiten sind in Tabellen (Anlage 3 und 4) in Meilen in der Stunde ausgedrückt.

Auffallend ist die geringe Fortpflanzungsgeschwindigkeit — 4 bis 5 kn in der Stunde — bei einer Windgeschwindigkeit von 120 kn.

Besonders interessant sind die Beobachtungen vom 18. November an beiden Orten: Man erkennt aus den Kempshot-Beobachtungen klar das Herumgehen des Windes von SO über S nach NW mit dazwischenliegendem Minimum (737,1 mm), in dem Stillen herrschen.

Noch viel näher dem Minimum hat sich einige Zeit früher der Beobachter in Negril Point gefunden. Auch hier erkennt man deutlich das Herumgehen des Windes von SO nach NW, aber über N. In Kempshot hat sich also der Beobachter auf der rechten Seite, in Negril Point auf der linken Seite des Minimums, und zwar letzterer sehr nahe daran und in demselben befunden (die Lage von Kempshot zur Bahn in Skizze 2 darf nicht irreleiten, da die Bahn nur angenähert sein kann und der Einfachheit halber gradlinig gezogen ist).

## Beobachtung des Dampfers „Prinz Sigismund".

Die Angaben des Logbuchauszuges vom Dampfer „Prinz Sigismund" stehen in Beziehung zu der Depression A in der Skizze 2, in deren Minimum er geraten war (Anlage 5).

Dadurch, daß der Dampfer nach anfänglichem Gegenandampfen genügend Seeraum zum Treiben hatte, und der Kapitän durch reichlichen Gebrauch von Öl einen breiten Ölgürtel in Luv geschaffen hatte, in dem die hohen Brecher machtlos zusammenbrachen, ist er von größeren Beschädigungen verschont geblieben. Das Schiff hat nach Aussage des Kapitäns fast vollständig ruhig gelegen, von dem enormen Wind hart nach Lee übergelegt. Der Kapitän hat durch Überpumpen von Wasser (von den Leetanks in die Luvtanks) die Lage des Schiffes noch sehr verbessern können. Er sagt, das Schiff hätte so ruhig gelegen, daß die Passagiere ohne Schlingerleisten hätten essen können.

Digitized by Google

Beobachtungen des Kempshot-Observatoriums. (Anlage 3.)

| Datum | Uhrzeit | Barometer in mm | Wind sec/m | Wolken | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|
| 15. XI. 1912 | 7h V. | 755,5 | O 10 | 10 Cir. Str. S. | Stürmisch und regnerisch. |
| | 3h N. | 756,0 | O 2 | — | Nebel. Um 9h N. cum. SO. |
| 16. XI. 1912 | 7h V. | 754,5 | O 4 | — | Nebel. Während der ganzen Nacht Regenschauer, welche noch anhalten. |
| | 3h N. | 753,7 | OSO 15 | — | Nebel, Regenböen; um 4h N. cum. SO. |
| | 9 | 752,8 | O 4 | — | Bewölkt. |
| 17. XI. 1912 | 1h V. | 752,6 | SO 20 | — | " |
| | 7 | 752,0 | " | 10 Str. SO. | Einige Cir. Str. S., zeitweise Böen. |
| | 9 | 751,8 | SO | 10 Nimb. | Schwere Böen. |
| | 10 | 752,3 | " | " | " |
| | 11 | 752,1 | " | " | Leichtere Böen. |
| | 12 | 752,1 | SSO | " | Schwere Böen. |
| | 1h N. | 752,8 | S | " | Cir.-Streifen konvergierten NW. |
| | 2 | 752,6 | SSO | " | Leichte Böen. |
| | 3 | 752,1 | SO | 10 Str. SO. | " |
| | 4 | 751,6 | " | " | " |
| | 5 | 751,8 | " | " | " |
| | 6 | 751,6 | " | " | " |
| | 7 | 751,1 | " | Nimb. | Schwere Böen. |
| | 8 | 750,8 | " | " | Böen. |
| | 9 | 750,6 | " | " | " |
| | 10 | 750,6 | " | " | Frischer Wind. |
| | 11 | 749,5 | " | " | Starker Wind. |
| | 12 | 749,0 | O | 5 Str. O. / 5 Str. SO. | Etwas Mondschein. |
| 18. XI. 1912 | 1h V. | 748,8 | " | Nimb. | Böen. |
| | 2 | 748,3 | O ? | " | Schwere Böen. |
| | 3 | 747,3 | SO | " | " |
| | 4 | 746,2 | " | " | " |
| | 5 | 743,5 | " | " | Zwischen 4h und 5h ließ der Regen nach. Zeitweise heftige Böen. |
| | 6 | 743,5 | " | " | 5$^{20}$ Windstille, dann wieder starke bis heftige Böen. |
| | 7 | 741,4 | OSO | " | Schwere Regenböen. |
| | 8 | 740,4 | SO | " | Schwere Böen. |
| | 8$^{35}$ | 740,9 | S | 10 Str. S. | |
| | 8$^{40}$ | 740,1 | SO | Nimb. | Heftige Böen. |
| | 9 | 740,4 | " | " | Um 9$^{18}$ Wolken S. |
| | 10 | 739,9 | SSO | " | Schwere Böen. |
| | 11 | 739,9 | " | " | Heftige Böen. |
| | 11$^{15}$ | 738,6 | SO | 10 Str. SO. | Heftiger Wind. |
| | 11$^{45}$ | 738,1 | SSO | 10 Str. SSO. | " |
| | 12 | 737,4 | S 80 | 10 Str. S. | Orkan. |
| | 12$^{30}$ N. | 737,1 | " | " | " |
| | 1 | 738,4 | " | " | " |
| | 1$^{30}$ | 737,1 | — | — | Eine Windstille von 10 Minuten. |
| | 1$^{45}$ | 738,4 | SSO | Nimb. | Es setzen wieder Böen ein. |
| | 2 | 738,6 | " | " | " " " " " |
| | 3 | 742,9 | S | 10 Str. | Windstille von 3h bis 3$^{15}$. |
| | 4 | 744,0 | Stille | " | Um 4$^{15}$ 10 Str. S. |
| | 5$^{15}$ | 747,3 | " | " | 5$^{20}$ begann es wieder zu regnen. |
| | 5$^{40}$ | 747,8 | " | — | Nebel von Orangefarbe. |
| | 6 | 747,8 | NW | — | " " " . Regen, Blitz u. Donner. |
| | 6$^{15}$ | 747,3 | " | — | Böen. |
| | 6$^{25}$ | 747,0 | " | — | Schwere Böen. |
| | 6$^{35}$ | 744,2 | N 120 | — | Orkan. |
| | 6$^{45}$ | 745,0 | " | — | " |

Digitized by Google

| Datum | Uhrzeit | Barometer in mm | Wind sec/m | Wolken | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|
| 18. XI. 1912 | 7h N. | 743,7 | NW | — | Böen NW und W. |
| | 7$^{30}$ | 745,5 | O | — | Schwere Böen. |
| | 8 | 746,8 | " | — | Böen und Windstillen. |
| | 9 | 750,1 | " | — | Leichte Böen. |
| | 10 | 751,8 | " | — | " |
| | 11 | 751,8 | " | — | " |
| | 12 | 753,1 | — | — | |
| 19. XI. 1912 | 1h V. | 753,1 | — | — | |
| | 7 | 754,9 | ONO 4 | — | Nebel. |
| **Bei Negril Pt.-Leuchtturm angestellte Beobachtungen.** (Anlage 4.) | | | | | |
| 15. XI. 1912 | 7h V. | 754,4 | NO 12 | 10 S. Cu. SO. | |
| | 8 | 754,1 | " | " | |
| | 9 | 754,3 | " | " | |
| | 10 | 754,4 | " | " | |
| | 11 | 754,6 | " | " | |
| | 12 | 754,8 | " | " | |
| | 1h N. | 754,9 | " | " | |
| | 2 | 755,1 | " | " | Zeitweise Regenböen. |
| | 3 | 754,8 | " | " | |
| | 4 | 754,8 | " | " | |
| | 5 | 754,0 | N | " | |
| | 6 | 754,0 | " | " | |
| | 7 | 754,4 | " | " | |
| | 8 | 753,5 | " | " | |
| | 9 | 753,3 | " | " | |
| 16. XI. 1912 | 7h V. | 752,5 | NO 12 | 10 Nim. SO. | |
| | 8 | 752,2 | " 15 | " | |
| | 9 | 752,0 | " 15 | " | |
| | 10$^{30}$ | 751,6 | " 20 | " | |
| | 11 | 751,4 | " 20 | " | |
| | 12 | 751,1 | " 30 | " | |
| | 1h N. | 751,4 | " 30 | " | |
| | 2$^{30}$ | 750,45 | SO 30 | " | |
| | 3 | 750,1 | " 30 | " | |
| | 4 | 749,5 | " 50 | " | |
| | 5 | 748,9 | " 40 | " | |
| | 6 | 748,5 | " 60 | " | |
| | 7 | 748,5 | " | " | |
| | 8 | 747,8 | " | " | |
| | 9 | 747,6 | " | " | |
| | 10 | 747,4 | " | " | |
| | 11 | 747,15 | " | " | Regenböen. |
| | 12 | 747,1 | " | " | |
| 17. XI. 1912 | 1h V. | 747,0 | " | " | |
| | 2 | 747,3 | " | " | |
| | 3 | 747,37 | " | " | |
| | 4 | 747,3 | " | " | |
| | 5 | 747,15 | " | " | |
| | 6 | 749,0 | " | " | |
| | 7 | 747,15 | " | " | |
| | 8 | 747,4 | " | " | |
| | 9 | 747,45 | " | " | |
| | 10 | 747,45 | " | " | |
| | 11 | 747,3 | " | " | |
| | 12 | 747,65 | " | " | |
| | 1h N. | 746,6 | " | " | |
| | 2 | 746,65 | " | " | |
| | 3 | 746,1 | " | " | |

Digitized by Google

| Datum | Uhrzeit | Barometer in mm | Wind sec/m | Wolken | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|
| 17. XI. 1912 | 4h N. | 746,26 | SO 60 | 10 Nim. SO. | |
| | 5 | 746,35 | " | " | |
| | 6 | 746,15 | " | " | Regenböen. |
| | 7 | 745,0 | " | " | |
| | 8 | 744,1 | " | " | |
| | 9 | 743,0 | " | " | |
| | 10 | 740,4 | SO 80 | " | Regenböen. Donner und Blitz in NW. |
| | 11 | 740,56 | " | " | |
| | 12 | 740,6 | " | " | |
| 18. XI. 1912 | 1h V. | 738,1 | " | " | |
| | 2 | 734,0 | NO 120 | 10 Nim. NO. | Regenböen. |
| | 3 | 728,6 | " | " | |
| | 4 | 726,8 | " | " | |
| | 5 | 723,6 | " | " | $5^{15}$ Windstille. |
| | 6 | 723,55 | NO 0 | 10 Str. NO. | Windstille. |
| | 7 | 724,7 | N 0 | " | " |
| | 8 | 727,1 | N | 10 Nim. N. | Leichte Regenböen. |
| | 9 | 728,65 | N | " | Schwere Regenböen. |
| | 10 | 730,95 | NW 120 | 10 Nim. NW. | Heftiger Regen. |

Um $9^{30}$ V. ging der Wind auf NW zurück und wehte mit fürchterlicher Stärke. Der Beobachter verließ sein Haus und suchte im Leuchtturm Zuflucht.
Um $5^{15}$ N. hatte sich der Sturm gelegt, und der Sonnenuntergang war für einige Minuten zu sehen.

Die erschöpfenden Angaben über den Zyklon im November 1912 werden voraussichtlich durch Vermittlung des Observatoriums in Havana den maßgeblichen Stellen zur Verfügung gestellt werden können.

### Das Observatorium des Collegio de Belén.

Zum Schluß einige Worte über die meteorologische Station in Havana:

Seit dem Jahre 1858 datieren regelmäßige astronomische, magnetische und meteorologische Beobachtungen des Observatoriums.

Diejenigen, die sich im Besonderen mit der Vorhersage der westindischen Orkane befassen, beginnen mit dem Jahre 1870, ins Leben gerufen durch den Jesuitenpater Benito Vines, einen Mann von seltenem Talent, großem Wissen und starkem Willen. Er unternahm es, das Problem der Antillenstürme zu studieren und zu lösen.

»In the name of science and humanity, Fr. Vines set himself to discover ways and means of issuing timely warnings of the oncoming storm«, schreibt ein amerikanischer Meteorologe im Auftrage des »Hydrographic Weather Bureau« in einer Schrift »The Pioneer Forecasters of Hurricanes«.

In 23jähriger Beobachtungszeit arbeitete er an dem Problem: »how to organize a defence against hurricanes and to lessen the loss of life therefrom.«

Die wunderbare Genauigkeit und größte Sorgfalt, mit der Vines vom Jahre 1870 bis zu seinem Tode seine Beobachtungen machte, bewiesen seine Überzeugung von der Wichtigkeit seiner Lebensarbeit.

Auf die folgenden vier Hauptpunkte kam es ihm an:

1. Irgendein Anzeichen oder eine Gruppe von Anzeichen zu erkennen, welche untrügerisch das Vorhandensein eines Zyklons beweisen würden, während der Sturm sich noch in großem Abstande vom Beobachter befindet.

Digitized by Google

## Auszug aus dem Tagebuch des Dampfers „Prinz Sigismund", Fahrt von Montego Bay nach Kingston. (Anlage 5.)

| Datum und Uhrzeit | Windrichtung | Stärke | Wetter | Barometer in mm | Wahrer Kurs | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 17. XI. 12 | | | | | | |
| 5h N. | ONO | 8 | Regen | — | N 85° W | 5h N. in See gegangen. |
| 6 | NO | 8 | und starke | — | — | Hohe, wilde See; Schiff nimmt schwere Brecher über. |
| 7 | NNO | 10 | Böen | — | S 62° W | Durch eine überkommende schwere See wurde ein Ventilator B. B. vorn weggeschlagen. Es drang anscheinend viel Wasser in den Raum, auch wurde Luke 3 teilweise eingedrückt. Das |
| 8 | " | 10 | " | 742,0 | — | |
| 9 | NO | 12 | — | — | Drehten bei in | Ventilatorenloch wurde wieder mit Holz und Segeltuch gedichtet und die Luke nach Seemannsbrauch gelascht. Durch die Gewalt des Orkans wurden die vorher festgemachten Sonnensegel sowie die Bootsbezüge zerrissen. |
| 10 | — | — | — | 734,9 | schwerem Orkan, meistens S anliegend. | |
| 11 | O | — | — | — | | Schwerer Orkan, hohe, wilde See, viel Wasser an Deck. Gebrauchen Öl an drei Stellen |
| 12 | — | — | — | 738,2 | | mit gutem Erfolg. |
| 18. XI. 12 | | | | | | |
| 1h V. | O bis N | 12 | Regen, | — | Liegen beigedreht, gebrauchen Öl. | Schwerer Orkan. Schiff arbeitet schwer und nimmt zeitweilig schwere Seen über; hatten auf drei verschiedenen Stellen Öl aus. Durch eine schwere überkommende See wurden die Salonoberlichter eingeschlagen. Es drang viel Wasser in den Speise- und Damensalon, und wurden die Möbel durch Salzwasser beschädigt. Das Boot Nr. II wurde durch Seeschlag eingedrückt; auch wurde die Deckslabung durch die Gewalt der See losgeschlagen. Die Vorderkante der unteren Brücke sowie der Ventilator wurden weggeschlagen. |
| 2 | " | 12 | orkan- | 739,0 | | |
| 3 | " | 12 | artige | 739,0 | | |
| 4 | " | 12 | Böen. | 739,0 | Bei Tage | |
| 5 | " | 12 | Regen, | 739,7 | wieder langsam | |
| 6 | NNW | 12 | stark | 744,0 | vorwärts | |
| 7 | NW | 11 | bewölkt. | 749,0 | gedampft. | Bei Tagesanbruch flaute der Wind etwas ab; gebrauchten Öl. |
| 8 | " | 11 | | 752,2 | OSO | |
| 9 | NNW | 10—11 | Regen, | 751,7 | O | |
| 10 | " | 10—11 | orkan- | 753,5 | OzN | 20 kn |
| 11 | " | 10—11 | artige | 754,6 | ONO | Wetter unverändert. Schwere, orkanartige Böen (Stärke 12). |
| 12 | " | 10—11 | Böen. | 754,9 | ONO | |
| 1h N. | NW-lich | 10—11 | Bedeckt. | 752,8 | OSO | |
| 2 | " | 10—11 | Regen. | 752,8 | OzO | Wind und See unverändert. |
| 3 | " | 10—11 | " | 753,0 | " | |
| 4 | " | 10—11 | — | 753,0 | " | |
| 5 | NW | 10—11 | — | 754,5 | " | Schwere See mit heftigen Böen; gebrauchten Öl mit gutem Erfolg. |
| 6 | " | 10—11 | — | — | " | |
| 7 | " | 10—11 | etwas aufklarend | 754,9 | " | 750 sichteten Negril Pt. Feuer quer in N 20° O. |
| 8 | " | 10—11 | | 756,7 | S 55° O | |
| 9 | " | 9 | — | — | " | Kamen in Schutz unter Land; Wind und Seegang bedeutend abnehmend. |
| 11 | " | 7 | — | — | S 77° O | |
| 12 | " | 3 | — | 757,9 | S 66° O | |

Digitized by Google

2. Eine Peilung des Wirbels zu erlangen, d. h. festzustellen, aus welchem Teil des Horizonts er heranzieht.

3. Die Bahn oder Kurve festzulegen, auf der der Sturm sich wahrscheinlich bewegen wird, und dies so frühzeitig, daß der Beobachter noch in sichere Entfernung von der Bahn gelangen kann.

4. Die Entfernung des Zyklons vom Beobachter ferner seine Intensität, seine Gesamtausdehnung und seine Geschwindigkeit — d. h. Fortpflanzungsgeschwindigkeit — zu bestimmen.

Vines war derjenige, der mit Erfolg dieses vierteilige Problem gelöst hat.

Jeder Seefahrer weiß, daß er aus Barometerstand, Windrichtung und Wolkenzug in den verschiedenen Höhen wichtige Schlüsse auf seine Stellung zum Sturmzentrum machen kann.

Das hydrographische Amt in Washington veröffentlichte im Jahre 1888 und 1889 Monat für Monat die Gesetze von Vines und sagte: »These important laws established by the study and long experience of Vines, should be thoroughly understood by every navigator and utilized by shaping his course so as to avoid a hurricane«.

Das Jesuiten-Observatorium in Havana unterhält dauernd telegraphische Verbindungen mit den zahlreichen Beobachtungsstationen der Zyklonzone auf Trinidad, Barbados, Antigua, Martinique, Porto Rico, Jamaica und Santiago de Cuba. Kein westindischer Tropenorkan kann dem Observatorium entgehen.

Es sollte kein Schiff, das in den Zyklonmonaten August, September, Oktober, November in westindischen Gewässern kreuzt, es unterlassen, sich während dieses Aufenthaltes durch das »Observatorio Belén« in Havana informiert zu halten, und sich nicht allein auf die amerikanischen drahtlosen Wetternachrichten verlassen.

H. Kellermann.

## Vermessungsarbeiten der Kaiserlichen Marine in den Jahren 1911 und 1912.

(Mit 2 Skizzen.)

### Vermessungen in der Nordsee.*)

Skizze 1.

a) Vom Lister Tief bis zur Süder Aue, einschließlich des Vortrapp Tiefs und des Hörnum Tiefs. 1 : 25000. Peilboot der Vermessungskompagnie der I. Matrosendivision. Sommer 1912.

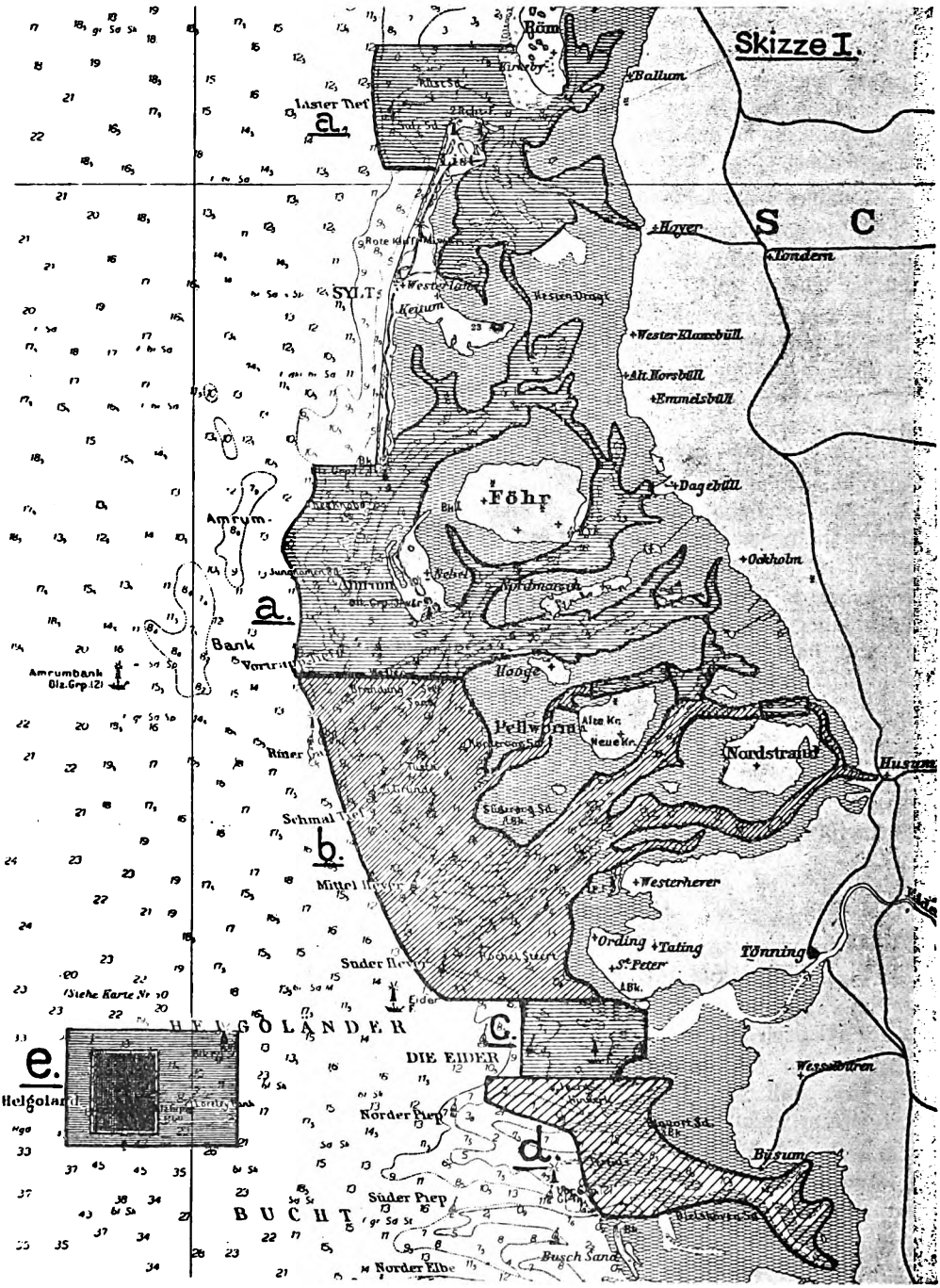
b) Von der Süder Aue bis zur Eider-Mündung, einschließlich des Schmaltiefs und der Hever. 1 : 25000. S. M. S. „Hyäne" mit 2 Peilbooten (Korvettenkapitän Reichardt). Sommer 1911.

c) Eider-Mündung, äußerer Teil. 1 : 25 000. Peilboot des Küstenbezirksamts IV, Cuxhaven. Sommer 1912.

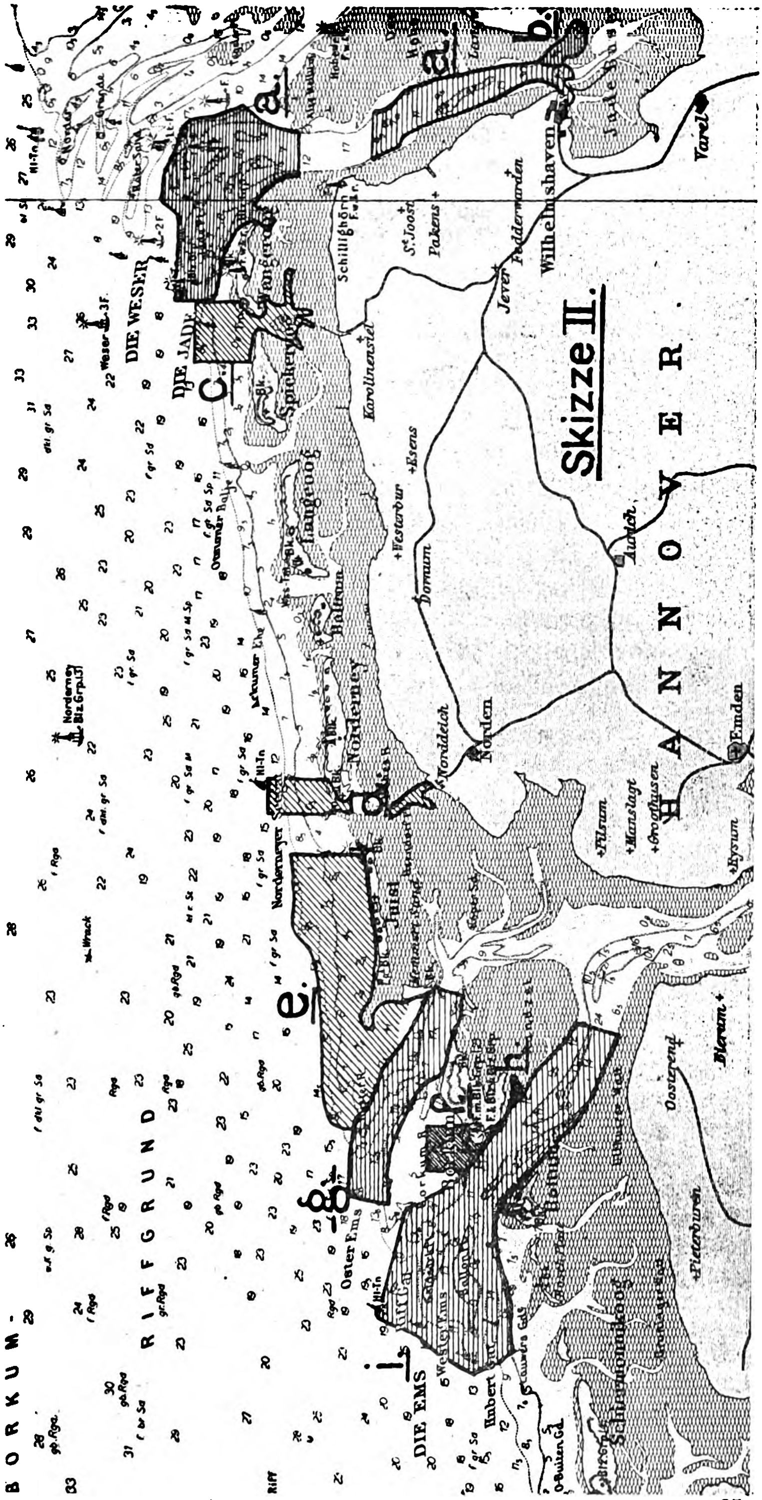
d) Norder- und Süderpiep von den Barren bis einschließlich Kronenloch. 1 : 35000. Peilboot der Vermessungskompagnie der I. Matrosendivision. Sommer 1911.

*) Allgemeine Angaben und Vermessungen in der Ostsee siehe Märzheft.

Digitized by Google




Digitized by Google






Digitized by Google

e) Gewässer um Helgoland:
Äußerer Teil 1 : 10000,
Innerer Teil 1 : 5000. S. M. S. „Hyäne" mit 2 Peilbooten (Korvettenkapitän Jacobs). Sommer 1912.

Skizze 2.

a) Die Außen Jade in 1 : 20000 und
die Innen Jade in 1 : 25000. Lotsenkommando an der Jade. Sommer 1911 und 1912.

b) Ahne bis Eckwarden. 1 : 20000. Offizier-Vermessungslehrgang an Bord S. M. S. „Hyäne" (Kapitänleutnant Werth). März 1911.

Im Gebiet der ostfriesischen Inseln durch das Peilboot des Küstenbezirksamts V, Wilhelmshaven:

c) Die Harle. 1 : 25000. Sommer 1911.

d) Norderney, Buse Tief mit der Westerriede. 1 : 25000. Sommer 1911.

e) Nordküste von Juist vom Dove Tief bis zur Oster Ems. 1 : 25000. Sommer 1911.

f) Borkum, Westküste — Strandgatje. 1 : 25000. Sommer 1911.

g) Oster Ems, äußerer Teil. 1 : 25000. Sommer 1912.

h) Borkum, Fischerbalje. 1 : 5000. März 1912.

i) Ems-Mündung vom Riff Gat bis zum Binnen Randzel. 1 : 25000. Sommer 1912.

## Der erste preußische Seeatlas.

Von Dr. M. Groll.

Die im vorigen Jahr gefeierte 200. Wiederkehr des Geburtstages Friedrichs des Großen lenkte wieder einmal die Aufmerksamkeit auf das, was er Großes für Preußen direkt, für Deutschland indirekt geleistet hat. Nur von einem Gebiet seiner unmittelbarsten Initiative — von dem preußischen Kartenwesen — ist anscheinend nirgends gesprochen worden. Das mag zum Teil an dem geringen Interesse und an der Unkenntnis liegen, die der Kartographie und dem Vermessungswesen im allgemeinen entgegengebracht werden. Zum anderen Teil ist aber auch die Geheimniskrämerei daran schuld, mit der man im 18. Jahrhundert vielfach die topographischen Aufnahmen behandelte. Fast alle wirklich wertvollen Originalkarten dieser Zeit über Preußen ruhen heute noch in den Archiven. Friedrich der Große ließ alle für ihn wichtigen Karten in einer Plankammer sammeln, die sich nahe seinen eigenen Wohnräumen im Schlosse befand und zu der außer ihm selbst nur der Plankammerverwalter Zutritt hatte. Hingegen übertrug er die Ausführung und Veröffentlichung von Übersichtskarten, Stadtplänen, Schulatlanten usw. der Königlichen Akademie der Wissenschaften in Berlin. Zugleich erhielt sie das Recht, alle ausländischen Karten durch Stempel zu besteuern. Die Leitung dieser kartographischen Arbeiten wurde zunächst dem Grafen Samuel von Schmettau übertragen, der verschiedene Bearbeiter heranzog, bis schließlich nach seinem Tode während dreier Generationen ständige Geographen dafür angestellt wurden.

Digitized by Google

Die fertigen Karten wurden sowohl im Buchhandel als auch direkt von den Faktoren der Akademie verkauft. Viele Jahre hindurch stand in den Verkaufsanzeigen unter diesen Karten auch ein „Illuminierter Seeatlas, bearbeitet von dem Feldmarschall Grafen von Schmettau, Berlin 1749". In Wirklichkeit handelt es sich um den unter Schmettaus Regie von Isaac Brouckner gezeichneten »Nouvel Atlas de Marine«.*)

Der Atlas besteht aus einer Übersichts- und zwölf Spezialkarten sowie einem Tableau mit der Anleitung zum Gebrauch. Nach heutigen Begriffen sehen diese Seekarten freilich sonderbar genug aus. Für die damalige Zeit bedeuten sie aber einen großen Fortschritt. Sind sie doch als erste in Deutschland hergestellte Seekarten in Mercatorprojektion entworfen. Mercators geniale Erfindung war zwar schon beinahe zwei Jahrhunderte alt, sie wurde jedoch immer noch nur vereinzelt angewendet. Erst seit Mitte des 18. Jahrhunderts bürgert sie sich allmählich ein. Die bis dahin üblichen Seekarten waren meist in Plattkartenprojektion entworfen, in der die Loxodromen sich als krumme Linien abbilden. (Vgl. „Marine-Rundschau" 1912, Alte und neue Seekarten.)

Die Einführung der Mercatorkarte setzte aber auch andere nautische Methoden voraus. Diese einzuführen diente die gedruckte Gebrauchsanweisung, die wohl von Schmettau selbst herrührt. Es ist dies, kurz gesagt, eine Entwicklung des jedem Seemann bekannten Kursdreiecks. Zur Unterstützung dieser neuen Methode sind in den Karten diejenigen Punkte durch Signaturen besonders hervorgehoben, deren geographische Länge und Breite durch „astronomische Beobachtungen" oder deren Breite durch „Polhöhen" oder von „geschickten Seeleuten" festgestellt war. Nebenbei bemerkt, sind es nicht allzuviele. Trotzdem decken sich die Küstenlinien des Atlantischen Ozeans, Afrikas und Asiens — also viel besuchter Küstenstrecken — ganz überraschend genau mit den heutzutage gültigen Positionen.

Beim Betrachten der Karten wird man sich wieder einmal bewußt, wie jung für uns Europäer Australien ist; wurden die Ostküsten dieses Kontinents doch erst nach 1770 bekannt. Australien ist hier noch als mit Neu-Guinea zusammenhängend gezeichnet. Auch der früher viel zu groß vorausgesetzte Südpolarkontinent sowie die sagenhafte Meeresstraße quer durch Südamerika in der Breite von Chiloe treten uns noch entgegen. Sehr merkwürdig erscheint auch die große Anzahl der in den offenen Ozeanen eingezeichneten Bänke. Zum Teil sind sie, als von Sinnestäuschungen herrührend, von den modernen Seekarten getilgt worden. Ein anderer Teil ist aber sehr wahrscheinlich zu Unrecht als nicht auffindbar fortgelassen. Vielleicht verlohnt es sich noch einmal, bei Expeditionen danach zu forschen.

Man darf wohl annehmen, daß die Herausgabe des Atlas in einem tatsächlichen oder ideellen Zusammenhang mit der Gründung der Asiatischen Kompagnie in Emden steht. Vor allem deutet der gesamte Karteninhalt besonders auf den Seeweg nach Ostasien hin. Die sorgfältige Ausführung der Küsten Nordasiens auf Grund der hiermit zum ersten Male publizierten Ergebnisse der russischen Entdeckungsreisen der Tscheljuskin usw. legt nahe, daß auch noch Spekulationen über die Möglichkeit der nordöstlichen Durchfahrt um Sibirien herum nach China eine Rolle gespielt haben.

Der Zeichner des Atlas — der Schweizer Isaac Brouckner — war ein vielgereister Mann, der unter anderem lange Jahre an den Akademien in Paris und St. Petersburg als Mechaniker Instrumente für astronomische Ortsbestimmungen baute. Der Übergang von dieser Tätigkeit zum Zeichnen von Landkarten war seit der Renaissance nichts Ungewöhnliches. Selbst der große Mercator hatte Instrumente für Feldmesser und Seeleute angefertigt, ehe er sich kartographischen Arbeiten hingab.

*) Als Facsimiledruck neu erschienen im Verlag Dietrich Reimer (E. Vohsen), Berlin 1912.



Digitized by Google

Brouckner bezeichnet sich im Titel auch noch als Géographe de S. M. T. C. (Sa Majesté Très Chrétienne, d. h. des Königs von Frankreich). Frankreich galt damals als das Zentrum Europas, was Wissenschaft und Kunst anbelangt. Es darf daher nicht wundernehmen, daß der Atlas in französischer Sprache bearbeitet war. Die Gebrauchsanweisung war außerdem auch noch in holländischer, englischer und deutscher Sprache verfaßt.

In der Entwicklungsreihe der Seekarten bezeichnet der Atlas einen neuen Typus, er bildet den Übergang zu den modernen Segelkarten. Er ist historisch bemerkenswert — abgesehen von seinem Inhalt — als erster amtlicher, in Deutschland hergestellter Seeatlas. Die ersten Küstenkarten der Hamburger und Bremer Hafenbehörden erschienen erst mehrere Jahrzehnte später.

## Ein englischer Seeoffizier für das deutsche Ruderkommando und das Metermaß.

Wenn es für uns noch eines Beweises für die Richtigkeit unseres deutschen Ruderkommandos bedürfte, so würde er in der nachfolgenden Übersetzung einer Stelle aus dem jüngst erschienenen Buche: Jock Scott, midshipman, his log by »Aurora«, 2d impression, London, E. Arnold 1912, liegen. Unter der »Aurora« verbirgt sich ein aktiver höherer englischer Seeoffizier, der, wenn auch in belletristischer Weise, den Dienstbetrieb auf einem Linienschiff im Geschwader ebenso eingehend wie anziehend schildert und über alle Einrichtungen des Schiffes, seiner Waffen und ihres Gebrauches Auskunft gibt. Er läßt den Fähnrich, der zum ersten Male ein Dampfbeiboot mit dem Steuerrad steuern muß, dazu bemerken (S. 223):

„Ich hatte nie vorher mit einem Rade gesteuert, und dies Steuern ist eine sehr überraschende Sache. Beim Nachdenken über die Befehle erscheinen sie einem unsinnig. Natürlich gelten sie auch für die Schiffe, sind aber deswegen nicht weniger unsinnig. Wenn man nach Steuerbord drehen soll, sagt der Offizier: „Hart Backbord!", wenn nach Backbord, „Steuerbord!" Aber es ist schwierig, es richtig zu machen, ohne darüber nachzudenken, und in einem Dampfboot bei 10 kn Fahrt, hinter dem dicht auf ein anderes folgt, hat man keine Zeit zum Überlegen. So drehte ich auf den Befehl „Hart Backbord!" das Rad nach Backbord so schnell als möglich, und ehe ich noch ahnte, daß ich falsch gedreht hatte, gabs einen furchtbaren Bums, und unser Boot wurde fast von dem ihm folgenden umgekippt. Ich bekam einen furchtbaren Anschnauzer vom Bootsoffizier, der meine oben angeführten Gründe durchaus nicht gelten lassen wollte. Ich appelliere an jeden Menschen mit gesundem Menschenverstand: Sind die Ruderkommandos nicht unsinnig? Wenn man nach Backbord drehen will, so sollte man das auch sagen und nicht gerade das Gegenteil davon."

Noch möge angeführt werden, was der Verfasser auf Seite 54 über die in der englischen Marine und in England gebräuchlichen Längenmaße sagt, gelegentlich der Beschreibung der ersten Fahrt im Geschwader:

„Der Schiffsabstand von Heck zu Heck beträgt in der Kiellinie zwei Kabellängen. Eine Kabellänge ist der zehnte Teil einer Seemeile, d. h. einer Längenminute auf dem Äquator oder $\frac{1}{360 \times 60}$ des Erdumfanges, etwas mehr als 2000 Yards, eine Kabellänge wird daher gewöhnlich zu 200 Yards gerechnet. Unser Meßsystem ist meiner Ansicht nach spaßig, nicht allein das in der Marine übliche. Wir haben zwei verschiedene Meilen, eine See- und eine Landmeile, messen

Digitized by Google

die Höhen in Fuß, die Tiefen in Faden. An Bord haben wir auch zwei andere Maßeinheiten: die Kabellänge und die Kettenlänge (shackle). Diese ist ein Achtel Kabellänge oder 25 Yards. Ich wünschte, wir könnten, wie die Franzosen, das Meter zu fassen kriegen und es ausschließlich verwenden."

Meuß, Kapitän zur See z. D.,
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.

## Fecht- und Turnturnier des Offizier-Sport-Vereins Kiel 1913.

Das diesjährige Fecht- und Turnturnier wurde für den 28. Februar und 1. März ausgeschrieben; der Stationschef, Seine Exzellenz Herr Admiral Coerper, hatte den Ehrenvorsitz im Turnierausschuß übernommen.

Um auch den Anfängern die Möglichkeit zu geben, Erfolge zu erringen, wurden für Säbel und Florett je zwei Gruppen ausgeschrieben, die ersten für Offiziere der drei Offizier-Sport- bzw. Fecht-Vereine der Marine, die zweiten für Offiziere, welche noch keinen Preis in einem Turnier gewonnen haben, und Fähnriche zur See, um auch deren Interesse am Sport zu heben und dem Verein einen sportfreudigen Nachwuchs zu sichern. Auch für das Turnen waren die Fähnriche zur See als Teilnehmer zugelassen.

Die Zahl der Meldungen für Fechten befriedigte, wenn sie auch nicht wesentlich höher war als in den Vorjahren. Für das Turnen waren die Meldungen leider sehr wenig zahlreich, für Reckturnen so gering, daß es ausfallen mußte.

Es hatten gemeldet:

| | |
|---|---|
| Gruppe IA: Säbel (Kaiserpreis), offen für Offiziere . . . . | 8 |
| Gruppe IB: Florett, offen für Offiziere . . . . . | 5 |
| Gruppe IC: Säbel, offen für Offiziere ohne Preis und Fähnriche | 9 |
| Gruppe ID: Florett, offen für Teilnehmer wie IC . . . . | 3 |
| Gruppe IIA: Reck, offen für Offiziere und Fähnriche . . . . | 2 |
| Gruppe IIB: Barren, offen wie IIA . . . . . | 4 |
| Gruppe IIC: Hochspringen, offen wie IIA . . . . . | 4 |
| zusammen | 35 Meldungen. |

Wenn auch für den Kaiserpreis zwei Nennungen weniger als im vorigen Jahre eingegangen waren infolge Einrichtung der Gruppe IC, so war das Können der Teilnehmer in Gruppe IA wegen der doppelten Ausschreibung besser. Es wurden nach Ansicht der als Schiedsrichter waltenden Lehrer der Militär-Turnanstalt zum Teil recht anerkennenswerte Leistungen gezeigt.

Daß sich im ganzen nur 4 Fähnriche mit zusammen 9 Meldungen, und zwar alle von S. M. S. „Hessen", am Fechten und Turnen beteiligten, dürfte darauf zurückzuführen sein, daß den Fähnrichen nicht genügend bekannt war, daß sie am Turnier teilnehmen durften. Überhaupt ließ die Beteiligung von Angehörigen der Flotte sehr zu wünschen übrig. Der Verein wird es sich in Zukunft angelegen sein lassen, durch frühere Mitteilung an die in Frage kommenden Kommandos eine zahlreichere Beteiligung der Fähnriche zu erreichen.

Wie in den vorhergehenden Jahren hatte Seine Majestät der Kaiser auch in diesem die Gnade gehabt, einen Preis für leichten Säbel, bestehend in einer Nachbildung des Borghesischen Fechters aus dem Louvre in Paris in Bronze, zu stiften.

Digitized by Google

Der Verein gab dazu noch einige Ehrenpreise und Erinnerungsschilder, und außerdem hatten die als Schiedsrichter aus Berlin gekommenen Offiziere der Militär-Turnanstalt einen silbernen Becher als Trostpreis gestiftet.

Das Turnier verlief zur allgemeinen Zufriedenheit der Teilnehmer. Am 28. Februar wurden von 3 bis gegen 7 Uhr nachmittags die Gruppen IC und ID ausgefochten, und mit den Kämpfen der Gruppen IA und IB wurde begonnen.

Am 1. März 3 Uhr nachmittags folgten die Entscheidung in Gruppe IB, das Turnen der Gruppen IIB und IIC und das Ausfechten des Kaiserpreises in Gruppe IA.

Während sich am ersten Tage nur eine geringe Zahl sportfreudiger Offiziere als Zuschauer eingefunden hatte, wohnten den Entscheidungskämpfen zahlreiche Offiziere mit ihren Damen bei und folgten mit Interesse den gezeigten Leistungen.

Ihre Exzellenz Frau Admiral Coerper hatte es in liebenswürdigster Weise übernommen, den Siegern die Preise zu überreichen. Den Abschluß des Turniers bildete ein interessantes Schaufechten zwischen Herrn Oberleutnant Fitting, Lehrer an der Militär-Turnanstalt, und dem Meister des Vereins, Herrn Botti.

Die Preise wurden von folgenden Herren erworben:

Gruppe IA: Kaiserpreis: Kapitänleutnant v. Cappeln,
II. Preis: Oberleutnant zur See Adam,
III. Preis: Kapitänleutnant Raaz,
Trostpreis: Oberleutnant im I. Seebataillon Grub,
Erinnerungsschild: Oberleutnant zur See Sellschop,
= Hauptmann im I. Seebataillon Quedenfeldt.
Gruppe IB: I. Preis: Marine-Generaloberarzt Dr. Nahm,
II. Preis: Kapitänleutnant v. Cappeln,
Erinnerungsschild: Kapitänleutnant Stübel.
Gruppe IC: I. Preis: Oberleutnant im I. Seebataillon Grub,
II. Preis: Leutnant zur See Dollmann,
III. Preis: Leutnant zur See Schadenberg.
Gruppe ID: I. Preis: Kapitänleutnant Stübel.
Gruppe IIB: I. Preis: Leutnant zur See Geisler.
Gruppe IIC: I. Preis: Kapitänleutnant Raaz.

In diesem Jahre hatte sich der Verein an den Kommandeur der Militär-Turnanstalt, Oberstleutnant v. Bauer, mit der Bitte gewandt, falls möglich zwei der dortigen Lehrer oder Hilfslehrer als Schiedsrichter zum Kieler Turnier zu beurlauben. Oberstleutnant v. Bauer hat der Bitte stattgegeben, und die beiden ersten Lehrer der Militär-Turnanstalt, Hauptmann Wilde und Oberleutnant Fitting, hatten sich bereiterklärt, das Amt als Schiedsrichter zu übernehmen. Das Amt des Oberschiedsrichters bekleidete Kapitän zur See Küsel.

Die Schiedsrichter haben ihre schwierige Aufgabe in hervorragender Weise gelöst und dadurch nicht unwesentlich dazu beigetragen, daß das Turnier in anregender, harmonischer Weise verlaufen ist. Es gebührt ihnen sowohl wie Oberstleutnant v. Bauer für ihre Unterstützung der besondere Dank des Vereins.

Wenn die Meldungen zum Turnier auch im allgemeinen nicht zahlreicher als in früheren Jahren gewesen sind, so hat es doch bewiesen, daß der Fechtsport in der Marine festen Fuß gefaßt hat. Es ist aber im Interesse dieses ritterlichsten Sports zu wünschen, daß er sich immer mehr Anhänger erwirbt, und es wird stets das Streben des Vereins sein, den Fechtsport zu pflegen und ihm in der Marine eine feste Heimstätte zu schaffen.

C.

Digitized by Google

# Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

---

Als ein ziemlich umfangreicher Band stellen sich die vom Verlage von B. G. Teubner in Leipzig uns überwiesenen Aushängebogen des im Erscheinen begriffenen Werkes **„Die Technik des Kriegswesens"** von Max Schwarte und andern dar. Dieser Band gehört zu dem großen encyklopädischen Sammelwerk „Die Kultur der Gegenwart", von Professor Paul Hinneberg, und bringt aus der Feder berufenster Fachleute Abhandlungen über alle das Kriegswesen betreffenden Gegenstände und Einzelfragen. In dem einleitenden Aufsatz von Schwarte: „Kriegsvorbereitung, Kriegsführung" wird erläutert, wie trotz aller Kriegsscheu und Friedensliebe die Menschheit noch immer nicht auf diese »ultima ratio« verzichten kann. Wo in den Staaten das gesunde Gefühl der realen Verantwortlichkeit für die Gegenwart und für die fortschreitende Entwicklung in der Zukunft vorhanden ist, fehlt es auch nicht an der Bereitwilligkeit, die Opfer der Kriegsvorbereitung zu tragen, und nicht mit Unrecht stellt der Verfasser die durch äußerste Anspannung aller Kräfte erreichte Kriegsbereitschaft Frankreichs dem unausgenützten Kräfteüberschuß in Deutschland gegenüber. Der uns vorliegende Band behandelt im übrigen ausgiebig und teilweise durch Abbildungen erläutert die Mittel des modernen Krieges, die Durchführung der Mobilmachung, Kriegsplan und Aufmarsch, die Organe der Kriegführung, die Befehlstechnik, den Feld- und Festungskrieg in Angriff und Verteidigung, den Kampf um die Küste, die Landung und deren Abwehr. Weiterhin werden die Waffen, die Munition, die Waffentechnik und ihre wissenschaftlichen Hilfsmittel und die Befestigungslehre in ihrer geschichtlichen Entwicklung und heutigen Gestaltung in den Kreis der Darstellungen einbezogen. Das in diesem Bande noch nicht vollständige Schlußkapitel ist der Technik des Seekriegswesens bzw. zunächst der materiellen Vorbereitung für den Seekrieg gewidmet. Als Verfasser dieses Abschnittes zeichnet der aus dem Kreise unserer Schiffbauer hervorgegangene Oberbaurat Otto Kretschmer. Wir nehmen an, daß uns Gelegenheit gegeben sein wird, auf das Werk, wenn es fertig vorliegt, zurückzukommen. Für heute beschränken wir uns auf den Hinweis, daß es für den gebildeten Laien außerordentlich lehrreich und wertvoll zu werden verspricht.

**Les Arsenaux de la Marine de 1689 à 1910, leur Organisation administrative.** Par A. Dupont, ancien Ingénieur en chef de la Marine. — Un volume in-8 de 388 pages, broché. Berger-Levrault, editeurs, 5-7, rue des Beaux-Arts, Paris. — Prix: 7,50 fr.

Die französische Marine führt ihre Entstehung als feste, ihrer Aufgaben sich bewußte Organisation auf Colbert zurück. Ihm war es gelungen, die drei im Betrieb einer Flotte zusammenarbeitenden und doch sich widerstrebenden Faktoren der Kommandogewalt, der Verwaltung, als beschaffende und fürsorgende Instanz, und der Rechnungskontrolle gegeneinander abzustimmen und in Einklang zu bringen. Die Wandlungen der seitdem vergangenen zwei Jahrhunderte zeigen eine fortgesetzte Erneuerung des Widerstreits der drei Gewalten, den politische Vorgänge und technische Umwälzungen immer von neuem wachriefen und der auch in der Gegenwart noch keine befriedigende Lösung gefunden hat. Die Marine Colberts kannte

Digitized by Google

nur den Zustand des unter Segel befindlichen und dadurch dienstbereiten und des abgerüsteten, an der Werft liegenden Schiffes, dessen Geräte, Vorräte und Betriebseinrichtungen ohne weiteres auf ein anderes, seine Indienststellung vorbereitendes Schiff übergehen konnten. Alle die militärischen und technischen Fortschritte mußten ihre Rückwirkung auch auf die Marineverwaltung ausüben, und das oben genannte umfangreiche Buch zeigt einen fortgesetzten Wandel in den Tagen der letzten Ludwige, in der Umsturzzeit der Revolution, unter Napoleon, unter Ludwig Philipp und so fort bis in die Gegenwart, wo der schnelle Wechsel der Parlamentsminister nicht eben geeignet ist, die Stetigkeit und Folgerichtigkeit der Verwaltung zu fördern. Die gegenwärtige Organisation, bei der ein Préfet maritime in seinem örtlich abgegrenzten Bereich verantwortlich ist „für das gute Funktionieren sämtlicher Dienstzweige, vorbehaltlich der besonderen Verantwortlichkeit, die den Vorständen der einzelnen Dienstzweige obliegt", wird jedenfalls von dem Verfasser nicht als befriedigend bezeichnet, um so weniger, als eine Verantwortung für die Fondswirtschaft nicht zu den Obliegenheiten des Marinepräfekten gehört. Dem Präfekten fällt auf diese Weise nicht die entscheidende Stimme, sondern nur die Vermittlerrolle zwischen den ihm unterstellten Ressorts und dem Minister zu, bei dem ja nach Lage der Dinge in Frankreich das Höchstmaß der vorurteilsfreien Einsicht in die Voraussetzungen und Erfordernisse der Verwaltung nicht vereinigt zu sein pflegt. Für deutsche Verhältnisse ist aus Duponts Buch unter diesen Umständen nicht allzuviel zu lernen. Von Interesse ist, daß die Scheidung zwischen Werft und Intendantur als Verwaltungs- und Beschaffungsbehörde, wie wir sie kennen, in Frankreich nicht eingeführt ist, während die Rechnungsprüfung — contrôle — unmittelbar von dem Ministerium ausgeht. Eine scharfe Abgrenzung zwischen den Befugnissen der einzelnen Instanzen vermißt der Verfasser.

Immerhin wird es die deutschen Seeoffiziere wie die Verwaltungsbeamten der Marine interessieren, zu erfahren, in welcher Weise man sich in Frankreich mit einem Gegenstande zurechtgefunden hat, der auch bei uns nur allmählich und Schritt für Schritt einer endgültigen, alle Teile voll befriedigenden Lösung entgegengeführt werden kann. Wir sind den Franzosen gegenüber im Vorteil, weil wir das besitzen, was man in Frankreich vermißt, eine stetige Entwicklung, bei der dem Fortschreiten der technischen Einrichtungen und militärischen Anforderungen entsprechend das eine aus dem andern folgerichtig hervorgeht. Das Studium des vorliegenden Werkes ist nicht gerade besonders anziehend oder gar unterhaltend, immerhin wird, wer sich die Mühe nicht verdrießen läßt, daraus manches lernen können.

**Almanach für die k. u. k. Kriegsmarine 1913.** Mit Genehmigung des k. u. k. Kriegsministeriums, Marinesektion, herausgegeben von der Redaktion der „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens". XXXIII. Jahrgang. — Pola, in Kommission bei Gerold & Co., Wien.

Nach langer Pause — siehe zuletzt „Marine-Rundschau" 1906, S. 245 — liegt uns endlich einmal wieder ein Jahrgang des oben genannten Almanachs vor, der, sehr viel älter als unsere ähnlichen Veröffentlichungen, in seinen Blättern die Rangliste, das Marine-Taschenbuch und den Weyer für die Kameraden von der k. u. k. Kriegsmarine zusammenfaßt. Daß der Almanach nicht so vollständig sein kann, wie insbesondere der Weyer, liegt auf der Hand; so beschränkt er sich auf 136 Panzerschiffskizzen — Querschnitt und Deckplan —, während Weyer 900 Schiffsbilder, Skizzen und Schattenrisse bietet. Daß das gebotene Material einzelne kleine Verschiedenheiten aufweist, erwähnten wir schon bei der letzten Besprechung des Almanachs.

Digitized by Google

**Gedanken über Ausbildung und Truppenübungen.** Von General der Infanterie z. D. v. Beseler. — Berlin 1913, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4 *M*.

Der Verfasser betont ausdrücklich, daß er kein Lehrbuch der Ausbildung und der Truppenübungen geben will, sondern nur Grundsätze und Fingerzeige. Es ist äußerst dankenswert und wird von der ganzen Armee mit Freuden begrüßt, daß ein Offizier von der hervorragenden Bedeutung und mit der reichen Diensterfahrung des Verfassers die Ergebnisse seiner Erfahrungen der Armee nutzbar macht. Nach kurzen Ausführungen über das Wesen des Krieges sowie die Organisation des Heeres wird die Ausbildung des Soldaten, der Truppe und der Führer besprochen, im 2. Teil folgen sodann die Truppenübungen (Übungsgelände, kleinere Übungen, Manöver, besondere Übungen, Schiedsrichterdienst usw.). Überall findet der Leser reiche Anregung, interessante Gedanken und vielfache Erörterungen auch allgemeiner Natur über die Beziehungen des Heeres zu den großen wirtschaftlichen, kulturellen und sittlichen Fragen des Volkslebens. Möge das Buch die weiteste Verbreitung nicht nur im Heere, sondern im ganzen Volke finden. Die klare, schöne Sprache des Verfassers wird gewiß das ihrige dazu tun.

**Die Bewaffnung der preußischen Fußtruppen mit Gewehren (Büchsen) von 1809 bis zur Gegenwart.** Von Generalmajor z. D. Menges. Mit 20 Abbildungen. — Oldenburg 1913, G. Stalling. — Preis 2,60 *M*.

Die kleine Schrift ist für jeden, der sich mit der Entwicklung des Waffenwesens beschäftigt, von großem Werte. Aber auch für das Verständnis der Kriegsgeschichte ist sie unentbehrlich. In den kriegsgeschichtlichen Darstellungen wird meist wenig Wert auf die genaue Angabe der Bewaffnung gelegt. Für eine sachverständige militärische Beurteilung von Kriegsbegebenheiten ist aber die Kenntnis der benutzten Waffen und ihrer Schußleistungen durchaus erforderlich. Der vorliegende Beitrag zu dieser Frage ist daher sehr willkommen. Mit großer Sachkenntnis und Klarheit schildert der Verfasser, ein hervorragender Kenner des Infanterie-Waffenwesens, die verschiedenen Modelle vom Steinschloßgewehr, Perkussions- und Hinterladungsgewehr bis zur heutigen Zeit.

**Deutschlands Heer in der Entscheidungsschlacht.** Von Oberstleutnant Hoppenstedt. — Berlin 1913, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3 *M*.

Das vorliegende Buch ist eine wohlfeile Ausgabe des schon früher besprochenen Buches „Millionenschlacht an der Saar". Durch Umarbeitung einiger rein militärwissenschaftlicher Abschnitte ist dem Buch eine allgemein verständliche, für die weitesten Kreise des Volkes berechnete Form gegeben. So soll im Volke das Verständnis für den Massenkrieg der Zukunft, zugleich aber auch das Bewußtsein, daß es notwendig ist, große Opfer für die Vorbereitung dieses Krieges zu bringen, wachgerufen werden. Einem solchem Zwecke entspricht die vom Verfasser angewandte Form der Darstellung sehr gut.

**Alkoholfrage und Marine.** Von Vizeadmiral Dick. — Hamburg 1913. Deutschlands Großloge II. — Preis 20 Pf.

Vizeadmiral Dick schrieb die vorbezeichnete Abhandlung in dem Wunsche, durch sie recht viele Marineangehörige zu einem erneuten Überdenken der Alkoholfrage zu veranlassen, und zwar namentlich unter dem Gesichtspunkt der im Kriege herantretenden Anforderungen. Er mißt dieser Frage eine ganz wesentliche Bedeutung bei für die Voraussetzungen eines Erfolges im Kampf, und aus dieser Erwägung erschien es ihm

Digitized by Google

als eine Pflicht, seine Gedanken schriftlich niederzulegen und zur weiteren Verbreitung zur Verfügung zu stellen. Auch wir würden ein solches „erneutes Überdenken" für ungemein wichtig halten und glauben unserseits durch den obigen Hinweis zur Verbreitung der Schrift beitragen zu sollen.

**Besançon-Pontarlier.** Die Operationen des Generals v. Manteuffel gegen den Rückzug des französischen Ostheeres. — Von Oberstleutnant a. D. Fabricius. 1. Teil: Besançon. 2. Buch: Um Besançon vom 23. bis 26. Januar 1871. — Oldenburg 1913, G. Stalling. — Preis 8 *M*.

Nach der Schlacht an der Lisaine war Bourbaki zunächst auf die Festung Besançon zurückgegangen. Der vorliegende Band behandelt die Ereignisse während der Versammlung um Besançon bis zur Erkenntnis der Notwendigkeit weiteren Rückzuges. Auch auf deutscher Seite entstanden infolge der weiten Trennung Werders von Manteuffel große Schwierigkeiten für die weiteren Operationen. Mit außerordentlichem Fleiß und größter Genauigkeit hat der Verfasser alles irgendwie zu beschaffende Material bearbeitet, so daß nunmehr zum ersten Male dieser höchst interessante und lehrreiche Feldzug eine Bearbeitung erfährt, die er dringend verdiente. Dem Verfasser gebührt für diese mühsame, wohl gelungene Arbeit großer Dank, dem Werke ist baldige Fortsetzung zu wünschen.

**Der Balkan-Krieg 1912.** Von Oberstleutnant Immanuel. 1. Heft. — Berlin 1913, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2 *M*.

Für eine zuverlässige und genaue Darstellung des Balkan-Krieges fehlt gewiß zur Zeit das nötige Material. Wann und ob es überhaupt von türkischer Seite je veröffentlicht wird, erscheint sehr fraglich. Darauf kann man also nicht warten. Es ist daher sehr dankenswert, wenn der Verfasser es unternimmt, auf Grund der zur Zeit vorliegenden, wenn auch recht lückenhaften Nachrichten schon jetzt eine kurze Geschichte des Feldzuges, so gut es eben geht, zu schreiben. Das vorliegende Heft behandelt die Vorgeschichte des Krieges, die Streitkräfte und den Kriegsschauplatz. Mit vollem Recht wird schon bei dieser ersten Gelegenheit der unzutreffenden Behauptung entgegengetreten, daß die deutsche Reformarbeit keinen Nutzen gebracht oder gar die Niederlage der Türkei verschuldet habe. Hoffentlich erscheinen die weiteren Hefte möglichst bald, um dem allgemein vorhandenen Bedürfnis nach schneller Orientierung zu genügen.

**Der italienisch-türkische Krieg.** 2. Teil: „Die Ereignisse des Jahres 1912". — Von Generalleutnant z. D. v. dem Borne. — Oldenburg 1913, G. Stalling. — Preis 2,50 *M*.

Der früher erschienene 1. Teil behandelte die Ereignisse des Jahres 1911, der nunmehr vorliegende 2. Teil die des Jahres 1912 bis zum Abschluß des Krieges. Das Material ist zwar noch recht lückenhaft und ungenau. Trotzdem ist es sehr dankenswert, daß schon jetzt für jeden, der sich über diesen Krieg orientieren will, ein klares und übersichtliches Bild der Ereignisse, soweit dies überhaupt jetzt möglich ist, geboten wird. Sechs recht gute Kartenskizzen dienen zur Erläuterung. Das Buch ist sehr zu empfehlen.

Als Band 389 der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" erscheint im Verlage von Teubner in Leipzig und Berlin zum Preise von 1,25 *M*:

**Das Kriegschiff.** Kurze Darstellung seiner Entstehung und Verwendung. Von Eduard Krieger, Geh. Marinebaurat und Lehrer für Schiffbau an der Marineschule in Flensburg.

Digitized by Google

Wer sich ein allgemeines Bild über die Entstehung eines Kriegschiffes vom Entwurf durch die Konstrukteure bis zu seiner Fertigstellung und Einstellung in die Flotte verschaffen will, der findet in dieser Schrift das Wissenswerte übersichtlich zusammengestellt. Die dem Text beigefügten 60 Abbildungen ergänzen vorteilhaft die Ausführungen des Verfassers. Frk.

**Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft.** Vierzehnter Band 1913. — Berlin bei Julius Springer. — Preis 40 *M*.

Das Titelbild des Bandes zeigt diesmal den auch in Marinekreisen wohlbekannten langjährigen Direktor des Vulcan, den Geheimen Baurat Zimmermann, der im Januar 1912 aus dem Leben schied; es berührt eigenartig und seltsam, wenn so alljährlich dem umfangreichen Bericht über die Arbeit der Lebenden das Bild eines Toten vorangestellt wird. Das Buch selbst gibt Kunde von dem kraftvollen Vorwärtsdringen der Schiffbautechnik. Wir nennen aus dem reichen Inhalt den Vortrag von G. Berling über die Entwicklung der Unterseeboote und ihrer Hauptmaschinenanlagen; die Darstellung von R. Diesel über die Entstehung des Dieselmotors, dem sich zwei weitere Abhandlungen über den Bau dieser Motoren auf der Germaniawerft und die Treibmittel desselben mit besonderer Berücksichtigung der Seeschiffahrt anschließen. Von weiteren Arbeiten seien „Die Entwicklung der Torpedowaffe" von Kapitän zur See Michelsen und „Die Unsinkbarkeit moderner Seeschiffe" von Professor Flamm genannt, in welch letzterer auch die Katastrophe der „Titanic" eingehend gewürdigt wird. Der letzte Vortrag von Diplom-Ingenieur H. Herner über die Neugestaltung der Hafenabgaben und der Schiffsvermessung ist inzwischen bereits als Sonderabdruck erschienen und wird weiter unten besprochen. Von den Besichtigungen sei diejenige des Flugplatzes Johannisthal bei Berlin besonders genannt, die durch zahlreiche Abbildungen des Platzes und der daselbst vertretenen Flugzeuge veranschaulicht wird. Der letzte Jahresbericht wurde im Maiheft 1912, S. 710, besprochen.

**Hafenabgaben und Schiffsvermessung.** Von Dr. Ing. Heinrich Herner, Kiel. Band 11 der „Probleme der Weltwirtschaft" von Professor Harms. — Gustav Fischer, Jena. — Preis 8 *M*.

Gelegentlich der Berichterstattung über die letzte Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft erwähnten wir auch — siehe Februarheft S. 208 — die Verhandlungen, die sich an den kritischen Beitrag Dr. Herners zur Würdigung der technischen, wirtschaftlichen und statistischen Bedeutung der Schiffsvermessung und der danach zu regelnden Hafenabgaben geknüpft hatten. Aus dem nunmehr vorliegenden oben bezeichneten Bande ersehen wir, daß es sich hier um einen außerordentlich schwierigen Gegenstand von wahrhaft weltwirtschaftlicher Bedeutung handelt, bei dem schiffbautechnische und wirtschaftliche Rücksichten in gleicher Weise zu beachten und in Einklang zu bringen sind. Die Einrichtung und Ausnutzung des Schiffsraumes, die für die wirtschaftliche Leistung so bedeutsame Schiffsgeschwindigkeit, die verschiedenen Anforderungen, die Passagier- und Frachtschiffe an die Einrichtungen der Häfen stellen, die Lotsengebühren, die Tonnengelder, die Dolmetscher-, Dock- und Sanitätsabgaben sind nur einige der Punkte, die Dr. Herner in den Kreis seiner Betrachtungen einzubeziehen und in eine Formel zu bringen hatte. Daß seine Vorschläge bei den Fachleuten auf mancherlei Bedenken und Einwendungen stießen, brachten wir in der erwähnten Berichterstattung zum Ausdruck, gleichzeitig auch, daß ihnen ihre Bedeutung für die Beurteilung des Gegenstandes und seine zweckmäßigere Gestaltung von keiner Seite abgesprochen wurde. Wir müssen uns unserseits an dieser Stelle darauf beschränken, auf das Buch zu verweisen, dessen Studium insbesondere für den mit see-

Digitized by Google

wirtschaftlichen Fragen beschäftigten Verwaltungsbeamten von höchstem Interesse sein würde.

Im Verlage von Teubner in Leipzig erscheint in 2. Auflage als Band 167 der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt“:

**Die Funkentelegraphie.** Von H. Thurn. Mit 58 Abbildungen.

Ein geschichtlicher Überblick über die Entwicklung der Funkentelegraphie bis auf den heutigen Stand leitet die interessanten Abhandlungen über drahtlose Telegraphie und Telephonie ein. Der Leser erhält einen guten Überblick über den Einfluß der Funkentelegraphie auf das Verkehrsleben, sowie über die Verwendung dieses neuesten Verkehrsmittels für Kriegszwecke.

**Die Lebenshaltung der arbeitenden Klassen in den bedeutendsten Industriestaaten.** Von Dr. Carl v. Tyszka. — Jena bei Gustav Fischer. — Preis 2,20 *M*.

An diesem Buche haben wir zunächst den Titel zu beanstanden, denn mit den gleichen Schwierigkeiten der Lebenshaltung, von denen das Buch handelt, kämpfen in unseren Tagen doch sehr viel weitere Kreise als die zum Vergleich herangezogenen Maurer, Schmiede und sonstigen Handarbeiter. Abgesehen davon läßt unseres Erachtens das vorgebrachte Zahlen- und Tatsachenmaterial in so vielen Beziehungen auch eine andere Betrachtungsweise zu, daß wir uns auf einen Hinweis auf die an sich sehr beachtenswerte Arbeit beschränken müssen.

Werner Sombart: **Krieg und Kapitalismus.** — Verlag von Duncker & Humblot, München und Leipzig 1913. — Preis 6 *M*, gebunden 7,50 *M*.

Die Heeresrüstungen der Gegenwart, die in ähnlicher Stärke kein früheres Zeitalter kannte, haben vielfach lebhafte Beschwerden ausgelöst über die Menge von Mitteln und Kräften, die dadurch dem Volkswohlstande entzogen würden. Bereits mehrfach ist darauf hingewiesen worden, daß diese Betrachtung mindestens einseitig genannt werden muß, es sei in dieser Beziehung u. a. der Aufsatz im „Nauticus“ für 1912 über die befruchtende Wirkung der Flottengesetze erwähnt. Besonders dankenswert erscheint unter diesen Umständen, daß gerade Werner Sombart im zweiten Bande seiner „Studien zur Entwicklungsgeschichte des modernen Kapitalismus“ den Nachweis bringt, daß der Krieg keineswegs nur zerstört und mitnichten nur die Blüte des Volkswohlstandes aussaugt, sondern daß er schon in sehr frühen Zeitaltern zugleich befruchtend und belebend wirkte und daß gerade auf seine Anforderungen die Entwicklung des Kapitalismus zurückzuführen ist. In den Traumzustand des mittelalterlichen Erwerbslebens — wie Sombart sich ausdrückt — drängten sich unvermittelt die gewaltigen Anforderungen für Bewaffnung, Verpflegung und Bekleidung der größer werdenden Heerhaufen; der beschauliche mittelalterliche Handwerker wurde so genötigt, seinen Betrieb fabrikmäßig zu erweitern, er wurde — wie es weiter heißt — aus einem Triebmenschen zum Pflichtenmenschen; gleichzeitig sah sich der Handel vor neue, sehr viel größere Aufgaben gestellt, und so begann die wirtschaftliche Entwicklung, die heute die Welt beherrscht, die allzu viele mit unberechtigten Angriffen verfolgen, und die doch recht eigentlich als die dauernde und schöpferisch umgestaltende Triebkraft unseres heutigen Erwerbslebens bezeichnet werden muß. Sombarts Buch im einzelnen zu verfolgen, müssen wir uns versagen; von besonderem Interesse ist für uns der Hinweis darauf, daß nicht der Handel, sondern das Bedürfnis des Krieges es war, das zuerst zu größeren Abmessungen der Schiffe führte und größere Werftbetriebe notwendig machte. Sombart hofft, daß sein Buch nicht nur von den Fachgenossen, sondern ganz besonders auch in Offizier-

Digitized by Google

kreisen gelesen werden möge. Wir schließen uns diesem Wunsche an und hoffen, daß seine mühsame Arbeit den erwünschten Nutzen bringen werde.

**Die falsche Rechnung.** Was bringt der Krieg ein? Von Norman Angell. — Vita, Deutsches Verlagshaus, Berlin-Charlottenburg. — Preis 1,25 *M*.

„Die falsche Rechnung" ist eine Volksausgabe des von uns im Jahrgang 1911, S. 428, besprochenen Werkes „Die große Täuschung" aus dem Verlage von Theodor Weicher in Leipzig, wir dürfen daher auf die dort gegebene Würdigung des größeren Buches verweisen. Nach unserer Meinung stellt Norman Angell selbst eine falsche Rechnung auf; denn kein Volk baut in unseren Tagen Schlachtschiffe oder rüstet Heere aus, um Eroberungen zu machen, sondern um seine wirtschaftlichen Lebensinteressen gegen feindliche Angriffe zu schützen. Solange ein anderer Weg, diesen Schutz auszuüben, nicht gefunden ist, werden sich die Menschen mit der gegenwärtigen Sachlage abzufinden haben; wir empfehlen im übrigen auch dieses Buch der Prüfung, indem wir bemerken, daß dasselbe inzwischen bereits eine ausgiebige Verbreitung und Beachtung in allen Teilen der Kulturwelt gefunden zu haben scheint.

**Peace theories and the Balkan War.** By Norman Angell. — London, Horace Marshall & Son, 1912. — Preis 1 sh netto.

Empfiehlt es sich schon nicht, über einen Prozeß zu verhandeln, ehe die letzte Instanz gesprochen hat, so gilt dies noch viel mehr von wichtigen, weltbewegenden politischen Vorgängen. Es ist doch immerhin nicht ausgeschlossen, daß der Balkan-Krieg eine wesentlich andere Beurteilung als heute erfordert, wenn sein endgültiger Abschluß vorliegt. Norman Angell erblickt in den gegenwärtigen Vorgängen auf dem Balkan nur den Schlußakt eines Kriegszustandes, der schon 400 Jahre lang währt, und insofern hat zwischen den türkischen Eroberern und den Völkern, die jetzt dort die Waffen erhoben haben, niemals Friede geherrscht, sie handeln nicht unrecht, wenn sie sich der fremden Eindringlinge und Eroberer erwehren. Aus diesem Grunde gibt dieser Krieg für Angell keinen Anlaß, eine Nachprüfung seiner Theorien vorzunehmen, daß der Krieg keinen Nutzen schafft und daß die Völker dieses erkennen werden, wenn die Errungenschaften der heutigen Kultur, der gesteigerte Verkehr und das vermehrte Nachrichtenwesen die gegenseitige Würdigung und die Einsicht in die wahren Voraussetzungen des wirtschaftlichen Wohlergehens gesteigert haben werden. Insofern sieht Angell auch in diesem Kriege eine Bestätigung der „großen Täuschung", doch erkennt er bei Erörterung seines Gegenstandes an, daß zwischen der Torheit und der Unmöglichkeit eines Vorganges ein Unterschied obwaltet und daß der menschliche Unverstand keine Täuschung, sondern eine »tragic reality« ist. Solange mit dieser reality zu rechnen ist, wird es aber nicht möglich sein, die menschlichen Dinge nach Theorien zu regeln, sondern man wird mit den Tatsachen rechnen müssen. Ob Angells lesenswerte Ausführungen geeignet sind, die vorliegende reality aus der Welt zu schaffen, wird vielleicht die Zukunft lehren, einstweilen empfehlen wir sein Buch der Beachtung und Prüfung.

**Weltwirtschaftliches Archiv.** Zeitschrift für allgemeine und spezielle Weltwirtschaftslehre. Herausgegeben von Prof. Bernhard Harms, Kiel. — Preis für den Band von 45 Bogen 20 *M*.

Mit dem vorbezeichneten Archiv, von dem uns der erste Halbband vorliegt, ergänzt der ungemein rührige Herausgeber das reiche Material, das von ihm bereits für die Erkenntnis weltwirtschaftlicher Fragen geschaffen ist und zu dem auch wir in dem hier vorliegenden Zusammenhang mehrfach Stellung genommen haben. Das Archiv ist der Ausfüllung des Rahmens gewidmet, auf den Prof. Harms in dem an

Digitized by Google

dieser Stelle eingehender besprochenen Werke „Volkswirtschaft und Weltwirtschaft" hingewiesen hat — „Marine-Rundschau" 1912, S. 1156 —. In einer Einführung in „Weltwirtschaft und Weltwirtschaftslehre" stellt Prof. Harms zunächst noch einmal die Wege und Ziele des neuen Unternehmens klar, indem er insbesondere wiederum auf die strengste Ausschaltung jeder politischen Färbung bei den in Betracht kommenden Arbeiten hinweist. Von den in dem ersten Bande behandelten Gegenständen nennen wir: „Die Weltspur der Eisenbahnen" von Karl Thieß, „Das internationale Wechselrecht" von Felix Meyer und „Die Seeversicherung im Weltverkehr" von E. Fitger. Einen sehr breiten Raum nehmen in dem vorliegenden Bande die Bücherbesprechungen ein. Einen großen Teil der hier behandelten Werke haben auch wir durch entsprechende Hinweise zur Kenntnis unserer Leser gebracht. An den Literaturnachweis schließt sich ein Abschnitt „Chronik und Archivalien", unter denen diesmal die „Allgemeinen Übersichten über den internationalen Güteraustausch" einen breiten Raum einnehmen. Eine „Internationale — vergleichende Statistik des Geldmarktes der Börsen und Warenmärkte" bildet den Schluß.

Aus der Sammlung: „Aus Natur und Geisteswelt", von B. G. Teubner, Leipzig — Preis jedes Bändchens 1,25 ℳ — liegen uns folgende Neuerscheinungen vor:

P. Arndt: **Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft.** Zweite Auflage.

Die erste Auflage besprachen wir im Jahrgang 1907, S. 818, wir nehmen darauf Bezug.

Wilhelm Langenbeck: **Englands Weltmacht in ihrer Entwicklung vom 17. Jahrhundert bis auf unsere Tage.**

Die erste Auflage dieses Buches hat uns leider nicht vorgelegen; dasselbe beginnt mit dem Zeitalter der Königin Elisabeth, geht über zu den kolonialen Unternehmungen in Indien und behandelt weiter die Kämpfe um die englischen Kolonien in Nordamerika. Daran schließen sich die Erwerbungen in Australien und Afrika und die aus alledem erwachsenden Sorgen Englands um seine Weltmacht mit dem Schlußkapitel England und Deutschland. Wenn aus diesem Widerstreit die Erkenntnis erwächst, daß es im Grunde der germanische Geist ist, der den Erdball beherrscht, so wäre das gewiß ein erwünschter idealer Erfolg. Ihn kann das gegenseitige Verständnis fördern, und dazu erscheint das Buch als erwünschter Beitrag.

Hieran schließt sich als drittes:

R. Hoeniger: **Das Deutschtum im Ausland.**

Ein dankenswerter Überblick über die Massen und die versprengten Glieder unseres Volkstums in unserer näheren Umgebung und in allen Fernen des Auslandes, die seit der Schaffung des Deutschen Reiches, auch wenn sie ihre staatsbürgerliche Zugehörigkeit zur alten Heimat aufgeben, uns doch nicht mehr so leicht wie früher verloren gehen und sich zumeist infolge ihrer Rührigkeit und Zähigkeit der führenden Stellung in ihrer Umgebung und persönlichen Wohlstandes erfreuen. Interessant ist der Hinweis auf die in England geplante Beseitigung der Marke »Made in Germany«, die man durch »not british« ersetzen will. Mit Recht weist der Verfasser darauf hin, daß hierin für uns zugleich eine Anerkennung und ein Ansporn liegt, in dem Wettbewerb mit dem Ausland unsere Kräfte aufs äußerste anzuspannen, zugleich aber, daß wir diesem Wettstreit jetzt unter ganz andern Voraussetzungen gegenüberstehen als in den Zeiten politischer Zerrissenheit und ohne Flotte.

Digitized by Google

**Greater Rome and greater Britain.** By Sir C. T. Lucas. — Oxford, at the Clarendon Press 1912.

Unter dem vorbenannten scheinbar rein akademischen Titel behandelt der Verfasser ein für sein Vaterland höchst bedeutsames und darum sehr aktuelles Thema. Indem er die Verhältnisse des römischen Kaiserreiches mit den Zuständen und Einrichtungen der über die ganze Welt verstreuten englischen Kolonien vergleicht, stellt er zugleich Betrachtungen über deren Aussichten und zukünftige Entwicklung an, die auf das Mutterland nicht ohne Rückwirkung bleiben könnten. Während das alte Rom seinen Kolonien in dem Verhältnis des Siegers zum Besiegten gegenübertrat, hatte England, nach den Ausführungen des Verfassers, nur deren wirtschaftliche Entwicklung im Auge und beließ ihnen das Selbstbestimmungsrecht. Während die in die Kolonien übergesiedelten römischen Bürger dort gewissermaßen die militärische Besatzung bildeten, blieb für die Bewohner der englischen Besitzungen die Heimatsinsel das Vaterland, nach dem sie zurückstrebten und an dessen Handel und Wandel sie sich beteiligten. Während Rom bei seinen Straßen und Wasserleitungen nur militärische Zwecke im Auge hatte, stand für die Engländer das wirtschaftliche Interesse im Vordergrund, und sie schufen Wunderwerke wie die Wasserleitung zu den Goldgruben von Kalgoorlie, die die Ausbeutung der in der dürren Wüste lagernden Schätze ermöglichte. Auf diese Weise werden die gemeinsamen Beziehungen zwischen den Kolonien und dem Heimatland gestärkt, und es ist nicht zu erwarten, daß diese verloren gehen, auch wenn die gegenwärtigen Voraussetzungen sich ändern sollten. Die Durchführung dieses Gedankenganges in dem nicht allzu umfangreichen Buche gewährt einen guten Einblick in die Anschauungsweise unserer Vettern jenseits des Kanals, ganz abgesehen davon, daß sie für unsere Beziehungen zu ihnen von wesentlichem Interesse ist. Das Studium dieses Werkes kann deshalb als nützlich und lehrreich bezeichnet werden.

**Politische Jahresübersicht für 1912.** Von Gottlob Egelhaaf. — Carl Krabbe, Verlag Erich Gußmann in Stuttgart. — Geheftet 2,25 *M*, in Leinen gebunden 3 *M*.

Die gleiche Übersicht besprachen wir im Vorjahr Seite 702. In seiner Ankündigung macht sich der Verlag unsern Gedankengang zu eigen, daß die Geschichte der Gegenwart fast schwieriger zu verfolgen ist als frühere Perioden, weil die Zeitungen rettungslos verloren gehen und die Fülle des Stoffes den Überblick nahezu unmöglich macht. Die Übersicht, die zunächst die hohe Politik behandelt, geht sodann das Deutsche Reich, die deutschen Bundesstaaten und die übrigen Staaten Europas sowie in besondern Abschnitten die übrigen Weltteile durch, während ein Schlußkapitel den christlichen Kirchen gewidmet ist. Unter den beigefügten „Dokumenten" verdient ganz sicher der Ausschnitt aus der „Glarner Zeitung" über den Besuch des Deutschen Kaisers in der Schweiz aufbewahrt zu werden, denn er ist in seiner Art ein vollgültiges historisches Zeugnis für die Aufnahme, die Seine Majestät in den Herzen der Schweizer gefunden, und für das Verständnis, das seiner Persönlichkeit in den Kreisen dieser Republikaner entgegengebracht wurde. Die Übersicht, die uns heute noch an Bekanntes erinnert, wird in wenigen Jahren von Vergessenem reden; darin liegt der Wert dieser Arbeit, der wir für die kommenden Zeitabschnitte guten Fortgang wünschen.

**Die Erziehung der Stimme.** Von Olga Cassius. — Verlag von Georg Plothow, Charlottenburg. — Preis 2 *M*.

Das vorbenannte Schriftchen behandelt einen Gegenstand, der auch für den Seeoffizier von Bedeutung ist. Es ist erstaunlich, wie wenige Menschen ihre Stimme erziehen und hier mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln hauszuhalten wissen. Die Verfasserin hat mit ihrer Methode bereits erhebliche Erfolge zu ver-

Digitized by Google

zeichnen, wir halten es deshalb für angebracht, diejenigen unserer Leser, denen die Ökonomie ihres Stimmaterials beim Kommandieren oder Vortragen Sorge macht, auf das auf reichen Erfahrungen beruhende und mit großer Sorgfalt bearbeitete Schriftchen zu verweisen.

Die Sammlung: „Aus Natur und Geisteswelt" — Verlag von Teubner in Leipzig — bringt als 385. Bändchen: **Maße und Messen.** Von Dr. Walter Block. Mit 34 Abbildungen. — Preis 1,25 *M*.

Es enthält eine lehrreiche Abhandlung über die Entstehung der Maßeinheiten und wie sie untereinander zusammenhängen. Mechanische, thermische, optische und elektrische Maße und Messungen werden jede für sich unter Zuhilfenahme von Abbildungen der Meßinstrumente erklärt. Dem Verfasser ist es gelungen, auf gedrängtem Raum eine gute, übersichtliche Zusammenstellung der Materie zu geben, so daß auch der Nichtfachmann befriedigt werden wird.

**Deutscher Seefischerei-Almanach für 1913.** Herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein. — Hannover und Leipzig, Hahnsche Buchhandlung. — Preis 4,50 *M*, bei Abgabe an Seefischer 1 *M*.

Trotz des großen, allgemeinen Interesses, das sie zu beanspruchen hat, sind die Angelegenheiten unserer Seefischerei und insbesondere ihre Organisation in den weiteren Kreisen unseres Volkes wenig bekannt. Eine gute Gelegenheit, in diese Fragen einen Einblick zu gewinnen, bietet der seit längeren Jahren jeweilig im Dezember erscheinende oben bezeichnete Almanach. Er bringt außer dem Kalendarium einen Überblick über die bei der Fischerei beteiligten Behörden und Kommissionen sowie über die für den Fischfang bestimmten registrierten Fahrzeuge. Es folgt ein Überblick über die wichtigsten Verträge, Gesetze und Verordnungen, die sich mit diesem Gegenstande beschäftigen, ferner ein Abschnitt Nautik und endlich eine Darstellung der Organisation des Seefischerei-Vereins, der Fanggesellschaften, der Räuchereien und des Hilfs- und Fortbildungswesens. Die hier eingefügten Angaben über die Beschaffung und den Einbau von Motoren lassen erkennen, daß diese neue Betriebsweise auch bei unsern Seefischern mehr und mehr Eingang findet. In dem Abschnitt „Nautik" findet sich eine Anzahl von Hafenplänen der Ost- und Nordsee, die auch den zahlreichen Besuchern unserer Seebäder von Interesse sein werden. Wenn auch der Almanach selbstverständlich in erster Linie für die Seefischer bestimmt und ihren Angelegenheiten gewidmet ist, so erscheint er doch sehr geeignet, die Anteilnahme an diesem schwer um sein Brot ringenden Stande auszubreiten. Aus diesem Grunde nehmen wir Veranlassung, auf das Werk hinzuweisen, das insbesondere auch zur Erteilung eines gewissen Anschauungsunterrichts bei sich bietender Gelegenheit geeignet sein würde.

**Mit Pinsel und Palette durch Kamerun.** Tagebuchaufzeichnungen und Bilder von Ernst Vollbehr. — Verlag von List & von Bressensdorf, Leipzig. — Preis 4 *M*.

„Eigenartig berührte es mich, daß die meisten Herren der hiesigen (Buea-) Kolonialverwaltung niemals im Hinterlande gewesen und kaum über Duala und Buea hinausgekommen waren." — Wie wenigen das Innere unserer Kolonie Kamerun aus eigener Anschauung bekannt ist, läßt diese Äußerung des Verfassers erkennen. Sie gilt natürlich auch für die Offiziere und Mannschaften der Kriegschiffe, die an der Kamerunküste stationiert sind. Der Dienst erlaubt ihnen nicht, das Schiff für längere Zeit als etwa zu einem kurzen Jagdausflug zu verlassen, und so bleibt ihnen das Hinterland fremd. Eine Schilderung dieser weiten interessanten Gebiete, wie

Digitized by Google

der bekannte Maler Ernst Vollbehr sie in seinem Buche gibt, wird ihnen deshalb sehr willkommen sein. Und weit über den Kreis der Kamerunfahrer und der Marine hinaus wird das Buch Freunde finden. Vollbehr möchte es in die weitesten Schichten des deutschen Volkes eindringen lassen, um diesem zu zeigen, welche Schätze und Schönheiten unsere Kolonie birgt.

Es ist Vollbehr, der Kamerun als Maler durchstreift hat, meisterhaft gelungen, die großen Eindrücke seiner Reise in Bildern festzuhalten, von denen das Buch eine Auswahl in ausgezeichneter farbiger Wiedergabe bringt, und fesselnd und anschaulich weiß er dazu von seinen Fahrten durch Busch und Grasland zu erzählen. Er läßt uns den Zauber der Tropenwelt ahnen, die Schönheit des Harmattan-Nebels, den üppigen Pflanzenwuchs des Urwaldes, die glühende Lohe der Grasbrände. Er macht uns vertraut mit den in ihrer Ursprünglichkeit erhaltenen Sitten der Negerstämme im Graslande. Vom Bahnbau, von Tabak-, Kautschuk- und Kakao-Pflanzungen, der Viehhaltung auf den Farmen, von den Militärstationen und der Schutztruppe der Schwarzen erhalten wir in knappen Schilderungen eine Vorstellung. — So bildet das Buch eine dankenswerte Bereicherung unserer Literatur über Kamerun; möge es viele Leser finden.

**Meine Erlebnisse während des Feldzuges gegen die Hereros und Witbois.** Nach meinem Tagebuch: von Helmuth Auer v. Herrenkirchen, Oberleutnant und Regiments-Adjutant im 2. Garde-Dragoner-Regiment. 2. Auflage. Mit 52 Bildern im Text und 1 Karte im Steindruck. — Verlag von R. Eisenschmidt, Berlin NW 7. — Preis geheftet 2 ℳ, gebunden 3 ℳ.

Die erste Auflage dieses Buches besprachen wir im Jahrgang 1907, S. 263. Der Verfasser machte, wie wir damals berichteten, den ersten Teil des Feldzuges in Südwestafrika als Heliographen-Offizier mit und schildert seine Tätigkeit als solcher. Interessant ist besonders der Abschnitt über die Aufstellung der Lampe auf dem Waterberg, wo es dem Verfasser als Führer der Signalpatrouille gelang, die Verbindung des Hauptquartiers mit den Abteilungen Daimling und von Estorff herzustellen. Leider war es ihm nicht vergönnt, bis zum Schluß draußen zu bleiben, da er verwundet wurde und in die Heimat zurückkehren mußte. Das Buch kann für Schiffsbüchereien empfohlen werden. Frk.

**Oben und unten.** Zwanzig Jahre in Australien. Von Hans v. Lippa. Mit 59 Illustrationen. — Verlagsbuchhandlung Carl Konegen (Ernst Stülpnagel) in Wien. — Preis 5 ℳ, gebunden 6,50 ℳ.

Der Verfasser hatte sich dem Handelsfach gewidmet, fand aber keine Befriedigung darin und verließ im Juli 1889 Wien, um in Australien sein Glück zu suchen. In Brisbane fast ohne Geldmittel angelangt, war er gezwungen, Beschäftigung zu suchen, wo er sie fand, und er beschreibt nun ein zwölfjähriges Wanderleben in Australien, das ihn abwechselnd aus der Stadt in den Busch und zurück führte. Er schildert sein an Entbehrungen reiches Leben, wie er in den damaligen traurigen wirtschaftlichen Verhältnissen bald oben, bald unten war und auf diese Weise Land und Leute gründlich kennen lernte, bis es ihm endlich gelang, festen Fuß zu fassen. Frk.

**Auf den Spuren der Bagdadbahn.** Von Ewald Banse. Mit 42 Bildern auf Tafeln nach photographischen Aufnahmen, 40 Textbildern nach Handzeichnungen des Verfassers und 3 Originalkarten. — Verlag Alexander Dunker in Weimar. — Preis 4 ℳ, gebunden 5 ℳ.

Im Novemberheft 1912, S. 1562, hatten wir Gelegenheit, den ersten Band der Sammlung „Abenteuer und Forschungen im Orient" zu erwähnen. Der Ver-



Digitized by Google

fasser bringt jetzt als Band 4 seine Reise durch Mesopotamien, Syrien und Kleinasien von Bardâd nach Eregli und die Heimfahrt auf der Anatolischen Bahn. Seine Schilderungen der mitunter recht schwierigen Reisewege lesen sich interessant. Im Schlußkapitel „Die Wahrheit über die Bardâdbahn" gibt er eine Entstehungsgeschichte der sogenannten Anatolischen Bahnen, beschreibt die darangrenzenden Gebietsstriche nach ihrer Bebauungsfähigkeit, wobei Südostanatolien, Nordsyrien und Nordmesopotamien besonders hervorgehoben werden, und schließt mit einer Mahnung an das deutsche Kapital, sich hier rechtzeitig umzutun, um in der Asiatischen Türkei nicht leer auszugehen. Frk.

**Königin Victorias Tagebuch aus der Mädchenzeit.** Vom 13. Lebensjahre 1832 bis zur Verheiratung 1840. Auf Veranlassung des Königs Georg mit Einleitung, geschichtlichen Überblicken und Anmerkungen herausgegeben von Lord Esher. Deutsch von Martha Gräfin v. Hagen. Mit 32 Porträts und Skizzen von der Hand der Königin. — Berlin 1913 bei Karl Siegismund. — Preis 9 *M*, gebunden 10 *M*.

Die auf Veranlassung des Königs Georg herausgegebenen Aufzeichnungen seiner Großmutter bilden ein literarisch wie menschlich gleich eigenartiges Dokument. Als das Buch angelegt wurde, war die spätere Königin 13 Jahre alt, und die Berichte sind die eines harmlosen Kindes, das, in strenger Zucht gehalten, über die kleinen Freuden und Leiden des Daseins in kindlicher Weise sich ausspricht. Ein seltsamer Wandel vollzieht sich in dem Augenblick, da der Neunzehnjährigen die Bürde der Krone zufiel, denn wenn auch hier und da noch die naive Freude an der neuen Würde und den mancherlei festlichen Veranstaltungen durchblickt, ist sich doch die junge Königin von der ersten Stunde der schweren Verantwortung und der ernsten Pflichten ihres Berufes voll bewußt, und es wird nirgends ein überlegenes Lächeln wachrufen, wenn sie von den erteilten Audienzen oder ihrer Mitwirkung bei den Akten der Staatsverwaltung berichtet. Auf diese Weise bietet das Tagebuch nicht nur einen hochinteressanten Einblick in das Denken und Fühlen der jungen Königin, sondern auch in das Leben und Wirken des Kreises, in dessen Mittelpunkte sie stand und dem sie durch festes Wollen die Richtung vorzuschreiben wußte. Das letzte Blatt ist in das Tagebuch am Hochzeitstage der Königin eingetragen, die Aufzeichnungen aus den späteren Lebensjahren sind einstweilen noch nicht veröffentlicht worden. Das Buch aus der Feder einer Frau wird in erster Linie bei den Frauen persönliche Anteilnahme finden, aber auch ein mit dienstlicher Arbeit und schweren Pflichten belasteter Mann wird dieser Niederschrift gern gelegentliche Stunden seiner Muße widmen, und diese wird in dem reichen Schatz unserer Memoirenliteratur für die Dauer einen hervorragenden Platz beanspruchen dürfen.

**Sieben große Staatsmänner.** Von A. D. White. — München 1913 bei Ernst Reinhardt. — Preis 6 *M*, gebunden 7,50 *M*.

Gelegentlich der Besprechung von Thomas Carlyle im Jahrgang 1909 wiesen wir auf die Würdigung hin, die Friedrich II. und Goethe durch englische Federn erfuhren. Diesen schließt sich nunmehr der amerikanische Staatsmann und Historiker Andrew White würdig an. Die von ihm gebotenen Darstellungen Steins und Bismarcks sind kleine Meisterstücke. Außer den beiden Deutschen behandelt White den Venetianer Sarpi, ferner Grotius, Thomasius, Turgot und Cavour. In seinen Schilderungen zeichnet er die Person, die er würdigen will, auf den Hintergrund der zeitgenössischen Zustände und Anschauungen, so daß der Leser mühelos eine vollständige Anschauung gewinnt von den Schwierigkeiten und Anfeindungen, mit denen die führenden Geister zu kämpfen hatten, und von den dauernden Erfolgen, durch die sie sich einen Platz in der

Digitized by Google

Geschichte errangen. Die von Dr. Carl Kupelwieser und Alban Voigt besorgte Übersetzung, zu der Paul Kupelwieser die Einführung und die Verdeutschung des Thomasius beisteuerte, ist zugleich mit einer beschränkten Anzahl von Anmerkungen ausgestattet, und mit Recht weist der Herausgeber darauf hin, daß ihm dieses Buch einen sehr wertvollen Überblick vermittelt habe über die in den letzten drei Jahrhunderten erreichte bessere Erkenntnis vieler die Geschichte wesentlich beeinflussender Ideen. Demgemäß muß dasselbe als ein sehr erwünschter Zuwachs zu den für unseren Offiziernachwuchs bestimmten Büchereien bezeichnet werden.

**Hans Hartwig.** Von Karin v. Amager. Buch- und Kunstverlag Carl Hirsch A. G. in Konstanz.

Der Held dieser das Seemannsleben auf Handelschiffen trefflich schildernden Erzählung — Hans Hartwig — ist der Sohn eines Pastors im Holsteinischen, welcher nach gediegener, von Gottvertrauen durchdrungener Erziehung im Elternhause die Seemannslaufbahn erwählt, mehrere Reisen als Schiffsjunge und Matrose ausführt, sein Steuermannsexamen macht und schließlich nach wechselvollem Leben in die Heimat zurückkehrt, um hier an der Seite seiner treu ausharrenden Lebensgefährtin das verdiente Glück zu finden. Die Verfasserin versteht es ausgezeichnet, den Leser von Anfang bis zu Ende in Spannung zu halten, gleichgültig ob sie von dem innigen Familienleben im Pfarrhause und den Schicksalen seiner Bewohner oder von den Gefahren des Seemannslebens erzählt. Das mit geschmackvollem Einband ausgestattete Buch kann für Mannschaftsbüchereien warm empfohlen werden. Frk.

**Gegen die Massenerziehung und Vielwisserei in der Schule.** Von Chefarzt Dr. Engelin, Düsseldorf. — Verlag der „Ärztlichen Rundschau", Otto Gmelin, München. Pfadfinder-Verlag — Preis 60 Pfg.

Die knappe Abhandlung enthält eine flammende Anklage gegen die Methode unserer höheren Bildungsanstalten, die „die Gehirntätigkeit zur Funktion einer Phonographenplatte erniedrigt" und noch immer darauf verzichtet, „das Maß größtmöglichster Leistung mit sparsamstem Kräfteverbrauch zu vereinigen". Angesichts der Gefahren, die diese Methode und die damit verbundene körperliche Engbrüstigkeit und Kurzsichtigkeit für unser Volkstum in sich trägt, hielten wir uns verpflichtet, an dieser kleinen Schrift, auch wenn sie hier und da zu scharf urteilen sollte, nicht vorüber zu gehen. Sie verdient die allgemeinste Beachtung.

Im Verlage von Teubner in Leipzig erscheint in 2. Auflage als Band 110 der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt":

**Das astronomische Weltbild im Wandel der Zeit.** Von Prof. Dr. S. Oppenheim in Wien. Mit 19 Abbildungen.

Für Freunde der Astronomie ein in leichtverständlicher Form gehaltenes, kleines Nachschlagewerk, das den Leser über die Anfänge dieser Wissenschaft und ihre Ausdehnung bis in die neueste Zeit unterrichtet. Frk.

Unter den neu erschienenen Velhagenschen Volksbüchern ruft eines: W. Camphausen: **„Ein Maler auf dem Kriegsfelde"**, gewissermaßen wehmütige Erinnerungen wach. Es bringt von neuem die Kriegsbilder Camphausens, die zuerst 1864 im „Daheim" erschienen und die Ereignisse von Düppel und Alsen den dem Kriegsschauplatz Ferngebliebenen veranschaulichten. Von den weiter herausgegebenen Volksbüchern glauben wir nur die Titel nennen zu sollen, da eine nochmalige Empfehlung dieses vortrefflichen Unternehmens wohl nicht mehr erforderlich ist. Es erschienen außer Nr. 73, Camphausen:

Digitized by Google 

Nr. 52. **Die Völkerschlacht bei Leipzig.** Von Generalmajor z. D. W. v. Voß. Mit 28 Abbildungen und einem farbigem Umschlagbild.

Nr. 72. **Kaiser Wilhelm II.** Von Prof. Dr. Karl Berger. Mit 49 Abbildungen, darunter fünf in farbiger Wiedergabe (einschließlich des Umschlagbildes).

Nr. 74. **Reichsfreiherr vom Stein.** Von Prof. Dr. J. v. Pflugk-Harttung. Mit 38 Abbildungen und einem farbigen Umschlagbild.

Nr. 75. **Der junge Goethe.** Von Johannes Höffner. Mit 39 Abbildungen und einem farbigen Umschlagbild.

Der „Theater-Verlag" von G. Danner in Mühlhausen i. Thür. bringt zu der bevorstehenden Jahrhundertfeier der Befreiungskriege mehrere Festspiele, und zwar:

**Aus eiserner Zeit.** Ein vaterländisches Festspiel in zwei Bildern aus dem Jahre 1813. Von Ludwig Reinicke. — Preis 1,50 *M*.

**Bei den Lützowern.** Dramatische Szene aus den Befreiungskriegen. Von Emil Thallwitz. — Preis 1,50 *M*.

**Frisch auf, mein Volk.** Ein Festspiel zur Hundertjahrfeier des Freiheitskrieges 1813 für Deutschlands Frauen und Mädchen. Von Ludwig Reinicke. Preis 1,50 *M*.

**Das Volk steht auf!** Volksschauspiel zur Jahrhundertfeier der Freiheitskriege in fünf Akten. Von Kurt Delbrück. — Preis 2 *M*.

Die patriotischen Aufführungen eignen sich für vaterländische Vereine und zu militärischen Feiern, zumal ihre Inszenierung nicht zu viel Mühe macht. Frk.

**Ratgeber in Ehrenfragen aller Art für das Heer und die Marine.** Von Spohn, Oberst z. D. und Kommandeur des Landwehrbezirks Danzig. II. Teil: Beurteilung der verschiedensten Ehrenfragen, die zu Ehrenhändeln und Ehrengerichten Anlaß geben. 2. Auflage. Geheftet 1,50 *M*., kartonniert 1,80 *M*. III. Teil: Die konventionellen Gebräuche beim Zweikampf. 8. Auflage. Geheftet 0,90 *M*, kartonniert 1,20 *M*. (Früher erschien: I. Teil: Die Bedeutung, Stellung und Pflichten des Ehrenrats nebst Würdigung der Tätigkeit des Kommandeurs. 4. Auflage. Geheftet 1,50 *M*, kartonniert 1,80 *M*.) — R. Eisenschmidt, Berlin NW 7. — Drei Teile in einen Band gebunden 4,80 *M*.

Der vorbenannte Ratgeber hat uns bisher, soweit wir feststellen konnten, noch nicht vorgelegen. Obwohl es sich dabei um mehrfach wiederholte Neuauflagen handelt, glaubten wir einen Hinweis nicht unterlassen zu sollen, weil in diesen Schriften sehr viel Lehrreiches und nicht nur für jüngere Offiziere Nützliches enthalten ist.

## Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Altmann, O.: Wider den Strom. Seeroman. Hamburg 1913. „Hamburger Fremdenblatt." 3,00 *M*.

* Anson, W. V.: The life of John Jervis, Admiral Lord St. Vincent. London 1913. J. Murray. 10 sh 6 d.

Digitized by Google

* Atlas der Meeresströmungen in dem Indischen Ozean. Herausgegeben von der Deutschen Seewarte. Hamburg 1913. L. Friederichsen & Co. 15,00 *M*.

* Attwood, E. L.: The modern warship. Cambridge 1913. University Press. 1 sh.

* Bonand, R. de: Les trois empires asiatiques. Russie—Chine—Japon. Paris 1913. A. Challamel. 2,80 *M*.

* Brinner, Dr. L.: Die deutsche Grönlandfahrt. Berlin 1913. K. Curtius. 15,00 *M*.

* Crawford, M. Mac. D.: The sailor whom England feared. Being the story of Paul Jones. London 1913. E. Nash. 15 sh.

* Cuënot: Rivières canalisées et canaux. Paris 1913. H. Dunod & E. Pinat. 16,00 *M*.

* Dalton, S.-V.: Venezuela. London 1912. T. Fisher Unwin. 10 sh 6 d.

* Dreger, A.: Die Berufswahl im Staatsdienste. 11. Auflage. Dresden und Leipzig 1913. C. A. Koch. 3,60 *M*.

* Gildemeister, A.: Auf einem Segelschiffe rund Kap Horn. 3. Auflage. Berlin 1913. D. Reimer. 4,00 *M*.

Graßberger, Prof. Dr. R.: Die Desinfektion in Theorie und Praxis. Leipzig 1913. S. Hirzel. 12,00 *M*.

Hanocq, Ch.: Les hélices aériennes. Liège & Paris 1913. Berger-Levrault. 4,00 *M*.

* Hauschild, H.: Die soziale Lage der Besatzung der deutschen Hochseefischereifahrzeuge. Berlin 1913. Kameradschaft. 2,50 *M*.

* Jane, F. T.: Recognition book of German torpedo craft. No. 1. London 1913. Sampson Low & Co. 1 sh 6 d.

* Lowell, A. L.: Die englische Verfassung. Leipzig 1913. Veit & Co. 20,00 *M*.

* Massenet, G.: Technique et pratique des grandes pêches maritimes. Paris 1913. A. Challamel. 4,00 *M*.

* Meyers Großes Konversations-Lexikon. 6. Auflage. 24. Band. Jahres-Supplement 1911 bis 1912. Leipzig und Wien 1913. Bibliographisches Institut. 10,00 *M*.

* Moorhouse, E. H.: Nelson in England: a domestic chronicle. London 1913. Chapman & Hall. 10 sh 6 d.

* Neckel, Dr. G.: Die erste Entdeckung Amerikas im Jahre 1000 n. Chr. Leipzig 1913. R. Voigtländer. 0,80 *M*.

* Neeser, R. W.: The despatches of Molyneux Shuldham, vice-admiral of the blue and commander-in-chief of His Britannic Majestys ships in North America. January—July 1776. New York 1913. Naval History Society. 21 sh.

* Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte. Bearbeitet von R. Häpke. 1. Band: 1531—1557. München und Leipzig 1913. Duncker & Humblot. 39,60 *M*.

Paasche, Dr. H.: Deutsch-Ostafrika. 2. Auflage. Hamburg 1913. Süd-West-Verlag. 7,50 *M*.

* Schiemann, Prof. Dr. Th.: Deutschland und die große Politik anno 1912. Berlin 1913. G. Reimer. 6,00 *M*.

* Schott, Dr. G.: Weltkarte zur Übersicht der Meeresströmungen und Schiffswege. 4. Auflage. Berlin 1913. D. Reimer. 15,00 *M*.

Digitized by Google

Schwiedland, E.: Das Transportwesen. Wien und Leipzig 1913. Manzsche Hofbuchhandlung. 1,00 M.

Whitaker: The international. 1913. London 1913. 2 sh.

* Whitman, S.: Deutsche Erinnerungen. 2. Auflage. Stuttgart und Berlin 1913. Deutsche Verlags-Anstalt. 8,00 M.

* Wirth, A.: Der Gang der Weltgeschichte. Gotha 1913. F. A. Perthes. 9,00 M.

* Wryde, J. S.: British lighthouses, their history and romance. London 1913. T. Fisher Unwin. 10 sh 6 d.

* Yexley, L.: The fleet annual and naval year book 1913. London 1913. »The Fleet.« 1,50 M.

# Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

## Marine- und militärische Fragen. Politik.

| | |
|---|---|
| L'endivisionnement de nos cuirassés d'escadre. | Y., 15. 2. 13. |
| Military policy. | A. N. G., 15. 2. 13. |
| The naval olive branch. | Ebenda. |
| The battleship and the destroyer. | E., 14. 2. 13. |
| Österreich-Ungarn und Italien im Mittelmeer. | F., Februar 1913. |
| Der derzeitige Stand der Großkampfschiffsbauten der Mittelmeerstaaten. | Ebenda. |
| Shall we build battle cruisers? | S. A., 8. 2. 13. |
| Flottan under sistförflutna året. | T. i. S., 1913, Nr. 1. |
| Några synpunkter i fråga om sjöofficers-kommenderingar. | Ebenda. |
| Shortage of naval lieutenants. | N. M. R., 19. 2. 13. |
| One-gun warships. | Ebenda. |
| L'utilisation militaire des navires de commerce. | L. M., Suppl., Februar 1913. |
| Der Entsatz von Port Arthur zur See 1904. | U., März 1913. |
| Les grandes marines de guerre actuelles. | Ligue Maritime de Belge, 15. 2. 13 |
| An overweighted appeal. | N. M. R., 26. 2. 13. |
| The Italian fleet during the war in Libya 1911/12. | J. U. S. I., Februar 1913. |
| Comparative sea power. | A. N. G., 1. 3. 13. |
| The need of admirals and viceadmirals in the navy. | A. a. N. R., 4. 1. 13. |
| Naval personnel. | Ebenda, 1. 2. 13. |
| Leave in the navy. | N. M. R., 5. 3. 13. |
| War facts and ship design. | Ebenda. |
| The scarcity of lieutenants. | A. N. G., 8. 3. 13. |
| Die Neuverteilung der britischen Seestreitkräfte in der Nordsee für 1913. | I. R. A. F., März 1913. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Die Kriegsflotten der Großmächte. | Ebenda. |
| Welche Änderungen würde die gegenwärtige strategische Position Großbritanniens bei einem Kriege zur See erleiden, 1. wenn Irland sich neutral verhält, oder 2. sich auf die Seite des Feindes stellt? | M. S., 1913, Nr. 3. |
| Gesetzentwurf, betreffend das Marinepersonal in der Marine der Vereinigten Staaten. | Ebenda. |
| Invasion problem. A word to the national defence association. | N. M. R., 12. 3. 13. |
| The direct entry of cadets. | Ebenda. |

## Bildungswesen.

| | |
|---|---|
| Über die Ausbildung von Hochschul-Ingenieuren. | Magazin für Technik und Industrie-Politik, 1913, Nr. 16. |
| Examens. | M. d. F., 1913, Nr. 9. |
| L'enseignement maritime. | V. M., Nr. 4, 25. 2. 13. |
| Einiges über englische Seemanns- und Schiffsjungenschulen. | M. S., 1913, Nr. 3. |

## Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| La marine au parlement. Le budget de la marine. | M. d. F., 1913, Nr. 7, 8; Y., 22. 2. 13. |
| A travers le budget de la marine. | Navigazette, 20. 2. 13. |
| Der Wert kaufmännischer Buchführung und Rechnungslegung. | Archiv für Post und Telegraphie, 1913, Nr. 3. |
| Les budgets de la marine et les poudres à la Chambre. | L. M., 10. 2. 13; Y., 1. 3. 13. |
| Travelling kitchens. | Journal of the Royal Army Medical Corps, März 1913. |
| Naval appropriation bill. | A. N. J., 1. 3. 13. |

## Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

| | |
|---|---|
| Die Armaturen der Dampfkessel. | Zeitschr. f. Dampfkessel und Maschinenbetrieb, Nr. 7, 8, 9, 14., 21., 26. 2. 13. |
| The unsinkability of modern sea-going ships. | Eg., 14. 2. 13; E., 14. 2. 13. |
| Some reminiscences of early marine engineering. | Eg., 14. 2. 13. |
| American and European boiler practice. | Ebenda. |
| The value of fire-box heating surface. | Ebenda. |
| The arrangement of machinery on warships. | Ebenda. |
| Superheated steam, its effect upon cylinder power in practice. | E., 14., 21., 28. 2. 13. |
| The Doxford Diesel engine. | Ebenda, 14. 2. 13. |
| Screw propellers for tugs. | Ebenda. |
| Engineering progress in the U. S. navy. | Ebenda u. 21. 2. 13. |
| New types for the Japanese navy. | S. A., 8. 2. 13. |
| Les cuirassés de 1913. | M. d. F., 1913, Nr. 8. |
| Stabilitätsmessungen. | H., Nr. 8, 9, 22. 2., 1. 3. 13. |
| Deutsches Steinkohlenteeröl als Brennstoff für Motoren. | Ebenda, Nr. 8, 22. 2. 13. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Verwendung von Dieselmaschinen für Kriegschiffe. | Der Ölmotor, Februar 1913. |
| Die Wirkungsweise und Berechnung von Schiffsschrauben. | Die Turbine, Nr. 10, 11, 20. 2., 5. 3. 13. |
| The possibilities of the marine oil engine. | M. Eg., Februar 1913. |
| Recent developments in oil fuel burning. | Ebenda. |
| Marine turbine operation and economy. | Ebenda. |
| Die Treibmittel des Verbrennungsmotors. | S., Nr. 10, 26. 2. 13. |
| Liquid fuel as a source of energy for the propulsion of ships and its proved advantages over coal. | E., 28. 2. 13. |
| The Diesel marine engine in use. | Ebenda. |
| The design and construction of oilsteamers. | Eg., 28. 2., 7. 3. 13. |
| Essais comparatifs de quelques destroyers américains. | L. M., 10. 2. 13. |
| Oil fuel for marine engines and boilers. | M. E., März 1913. |
| Der Weltschiffbau 1912. | Danglers Journal, Nr. 10, 8. 2. 13. |
| U. S. battleship »Pennsylvania«. | S. A., 22. 2. 13. |
| The heavy-oil engine in marine service. | S. A., Suppl., 22. 2. 13. |
| Das amerikanische Dieselmotorschiff „Fordonian". | Motorschiff u. Motorboot, Nr. 6, 10. 3. 13. |
| Das Motor-Tankschiff „Hagen". | S., Nr. 11, 12. 3. 13. |
| Über eine internationale Sprache im Schiffbau. | Ebenda. |
| Beitrag zur Geschichte der Entwicklung der Feuerung mit flüssigen Brennstoffen auf Schiffen. | Ebenda. |
| Das brasilianische Schlachtschiff „Rio de Janeiro". | M. S., 1913, Nr. 3. |

## Werft- und Hafen-Baubetrieb, Docks, Kanäle.

| | |
|---|---|
| Coast erosion and protection. | Eg., 14., 28. 2. 13. |
| Shipbuilding berth gantries at the Nagasaki yard. | Ebenda, 14. 2. 13. |
| Natal harbours. | Ebenda. |
| Schiffshebewerk mit Seitenschwimmern und stellbaren Riegeln. | Deutsche Bauzeitung, 1913, Nr. 15. |
| A Forth and Clyde ship canal. | E., 28. 2. 13. |
| Mobile Harbor, Alabama. | Professional Memoirs, Vol. V, 1913, Seite 1. |
| British shipyards, ordnance and engineering works. | N. L. J., März 1913. |

## Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

| | |
|---|---|
| Über Wirtschaft und Verkehr in der Provinz Schantung. | Koloniale Monatsblätter, Februar 1913. |
| Deutscher und britischer Außenhandel. | Export, Nr. 8, 20. 2. 13. |
| Deutsch-Ostafrika als Ein- und Ausfuhrmarkt. | Berichte über Handel und Industrie, 19. 2. 13. |
| Welchen Anteil hat Deutschland noch an der Rheinschiffahrt? | S., Nr. 10, 26. 2. 13. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Bremens Seeschiffahrt. | Archiv für Post und Telegraphie, 1913, Nr. 4. |
| The progress of the British merchant marine. | Eg., 28. 2. 13. |
| The sight tests for the mercantile marine. | Nautical Magazine, März 1913. |
| Die deutsche Schiffahrt im Mittelmeer. | D. S., Nr. 5, 1. 3. 13. |
| Rhein und Mississippi. | Das Schiff, 7. 3. 13. |
| Das Verkehrswesen der deutschen Schutzgebiete. | D. F., 1913, Nr. 3. |

## Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

| | |
|---|---|
| Die experimentelle Ermittelung der günstigsten Geschoßform. | K. T., 1913, Heft 2. |
| Handgranaten und Wurfladungen einst und jetzt. | Z. S. u. S., Nr. 4, 15. 2. 13. |
| Les poudres. | M. d. F., 1913, Nr. 10, V. M., Nr. 4, 25. 2. 13; L. M., Februar 1913. |
| Moderne schwere Schiffsgeschütze. | U., März 1913. |
| Multiple gun-turrests in warships. | Eg., 28. 2. 13. |
| Canons Krupp pour sous-marins. | Le Génie Civile, Nr. 18, 1. 3. 13; Eg., 7. 3. 13. |
| Per le nuove grandi artiglierie. | Rassegna Marittima, Nr. 2, 1913. |
| The development of coast artillery target practice. | J. U. S. A., Januar/Februar 1913. |
| Zur Frage der Kalibersteigerung der Schiffsgeschütze. | D. O., Nr. 9, 27. 2. 13. |

## Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

| | |
|---|---|
| Torpedoes. | A. a. N. R., 1. 2. 13. |
| Grundlagen zu einer Dynamik der Unterwasserfahrt. | S., Nr. 11, 12. 3. 13. |

## Luftschiffahrt, Flugwesen.

| | |
|---|---|
| Kampf und Bekämpfung der Luftfahrzeuge. | Die Umschau, Nr. 7, 8. 2. 13. |
| The aero exhibition at »Olympia«. | Eg., 21. 2. 13; E., 21. 2. 13. |
| Die Modellschleppanstalt für Luftwiderstandsversuche auf der Kaiserlichen Werft Kiel. | Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, Nr. 4, 22. 2. 13. |
| Die siegreichen Flugmotoren des Kaiserpreiswettbewerbes 1912. | Danglers Journal, Nr. 9, 1. 3. 13. |
| Progress in aeroplane design. | Eg., 28. 2. 13. |
| Les accidents d'aviation. | Revue générale de l'aéronautique, Januar 1913. |
| Les aéroplanes Morane-Saulnier. | Ebenda. |
| Das Schwimmkufenproblem. | M. S., 1913, Nr. 3. |
| Das Flugwesen in der Vereinsstaaten-Marine. | Ebenda. |

## Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

| | |
|---|---|
| Drahtlose Telegraphie in ostasiatischen Gewässern. | O. L., Nr. 3, 17. 1. 13. |
| Die Bedeutung der Funkentelegraphie. | Magazin für Technik und Industrie-Politik, 1913, Nr. 16. |
| Fortschritte der elektrischen Fernsteuerung. | S., Nr. 10, 11, 26. 2., 12. 3. 13. |
| Elektrische Scheinwerfer. | A. E. G.-Zeitung, März 1913. |
| Neuerungen beim Marconi-System. | Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie, Band 6, Seite 438. |

Digitized by Google

### Rechtsfragen.

| | |
|---|---|
| Die rechtliche Stellung der Chinesen in Kiautschou. | Zeitschrift für Kolonialrecht, 1913, Nr. 1, 2. |
| La Doctrine de Monroe. | Revue de droit international, Tom XV, 1913, Seite 50. |
| La guerre italo-turque et le droit des gens. | Ebenda, Seite 85. |

### Gesundheitswesen.

| | |
|---|---|
| Uzara, ein neues Heilmittel bei Darmerkrankungen. | S. T. H., 1913, Heft 4. |
| Tropenhygienische Winke. | Koloniale Zeitschrift, 1913, Nr. 8. |
| Relation médicale de l'explosion de la „Liberté". | A. M. N., 1913, Nr. 1. |
| Der amerikanische Feldsanitätsdienst. | Deutsche militärärztl. Zeitschrift, Nr. 5, 5. 3. 13. |

### Nautische Fragen.

| | |
|---|---|
| Beschreibung eines neuen Signalapparates zur Befehlsübertragung zwischen Brücke und Back bzw. Heck. | H., Nr. 8, 22. 2. 13. |
| Kompaßrose. | Ebenda, Nr. 9, 1. 3. 13. |
| The Quadrant. | Nautical Magazine, März 1913. |
| Navigierung im Nebel. | H., Nr. 10, 8. 3. 13. |
| Lighthouses and buoys of New York harbor. | S. A., Suppl., 1. 3. 12. |
| Navigatie in vroeger tijd. | De Zee, März 1913. |
| Onregelmatigheden in de kompasafwijkingskromme. | Ebenda. |
| Den nedertyske »Seebuch«. | T. f. S., März 1913. |

### Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

| | |
|---|---|
| Über die Schiffsverluste im Jahre 1912. | H., Nr. 7, 15. 2. 13. |
| Aufstellung der Rettungsboote. | Ebenda. |
| Englands Lehre aus der „Titanic"-Katastrophe. | Dinglers Journal, Nr. 8, 22. 2. 13. |
| Das neue englische Gesetz über die Rettungsboote. | S., Nr. 10, 26. 2. 13. |
| Rettungsboote. | D. S., Nr. 5, 1. 3. 13. |
| Les accidents au cours de l'année 1912 dans les marines française et étrangères. | Y., 8. 3. 13. |

### Yacht- und Sportangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| Einige Winke über die innere Einrichtung seegehender Reiseyachten. | D. Y., Nr. 7, 14. 2. 13. |
| Die 21 Fuß-Klasse. | Ebenda. |
| Seegehende Kreuzeryacht „Lota". | Ebenda, Nr. 8, 21. 2. 13. |
| Befähigungsnachweis und anderes. | Wassersport, Nr. 9, 11, 27. 2., 13. 3. 13. |
| Zur nationalen Kreuzer-Frage. | D. Y., Nr. 10, 7. 3. 13. |
| „Königin II.", Hochsee-Kreuzeryacht mit Hilfsmotor. | Wassersport, Nr. 11, 13. 3. 13. |

### Koloniale Fragen.

| | |
|---|---|
| Selbstverwaltungsfragen in Deutsch-Südwestafrika. | Koloniale Zeitschrift, Nr. 7, 14. 2. 13. |
| Die Entwicklung unserer Schutzgebiete. | D. K. Z., Nr. 7, 15. 2. 13. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Zur Frauenfrage in den deutschen Kolonien. | Koloniale Monatsblätter, Februar 1913. |
| Die militärische Sicherung der deutschen Kolonien. | Ebenda. |
| Über England und die englischen Kolonien. | Ebenda. |
| Der Alkoholkonsum in den deutschen Kolonien. | D. K. Z., Nr. 9, 1. 3. 13. |
| Die weiße Bevölkerung Südafrikas. | Koloniale Zeitschrift, Nr. 9, 28. 2. 13. |
| Gesichtspunkte über die wirtschaftliche Entwicklung Süd-Kameruns. | Ebenda Nr. 10, 7. 3. 13. |

### Geschichtliches, Geographisches.

| | |
|---|---|
| Rigging in the XVII. century. | Mariner's Mirror, Januar 1913. |
| The battle of St. Vincent. | N. M. R., 19. 2. 13. |
| Torgut-Reis. Ein Seeräuberleben aus der Glanzzeit des Osmanenreiches. | U., März 1913. |
| Northern ships of Circa 1340. | Mariner's Mirror, Februar 1913. |
| Big ships in history. | Ebenda. |
| Some peculiar swedish coast-defence vessels 1762 —1808. | Ebenda. |
| The navy in the Peninsular war. | U. S. M., März 1913. |
| Admiral Viscount Bridport. | N. L. J., März 1913. |
| Nogle hovedpunkter i Nordeuropas kartografi. | T. f. S., März 1913. |

### Verschiedenes.

| | |
|---|---|
| Die Entwicklung der deutschen Volksbibliotheken. | Der Arbeiterfreund, 1912, Seite 459. |

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften siehe S. 554.

# Nachruf!

Gestern früh, den 19. März, entschlief nach schwerer Krankheit der

**Kaiserliche Marine-Stabszahlmeister**

## Herr Otto Johannes Herzog

im Alter von 60 Jahren.

Mit ihm ist der Älteste des aktiven Marine-Zahlmeisterkorps nach 43jähriger Dienstzeit aus dem Leben geschieden, während der er seine ausgezeichneten Fähigkeiten und seine tatkräftige, unermüdliche Arbeitskraft mit mustergültiger Beamtentreue der Marine gewidmet hat.

Seine vortrefflichen Charaktereigenschaften wie sein braver Sinn sichern ihm ein dauerndes, ehrenvolles Andenken im Offizier- und Beamten-Korps der Marine.

Kiel, den 20. März 1913.

**Coerper,**
Admiral und Chef der Marinestation der Ostsee.

Digitized by Google

## Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. S. = Deutsche Schiffahrt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — F. = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — M. Eg. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seeweſens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime — R. A. G. = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffweſen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

# Moltke.

Von Freiherr v. der Goltz, Major im Generalstabe der 1. Garde-Division.

(Schluß.)

General-Feldmarschall Graf v. Schlieffen hat kurze Zeit vor seinem Tode eine auf breiter Basis aufgebaute operative Studie vollendet, der er den Namen „Cannae" gegeben hat.

Am 2. August 216 v. Chr. standen in der apulischen Ebene am Aufidus Römer und Karthager einander gegenüber. Der Konsul Terrentius Varro gebot über rund 80 000 Mann, davon 55 000 Schwerbewaffnete. Er hatte beschlossen, Hannibal anzugreifen, der, 50 000 Mann stark und das Meer unmittelbar hinter sich, einer vernichtenden Niederlage nicht entgehen konnte. Der Tag der Rache für die Niederlagen am Ticinus, an der Trebia und am Trasimenischen See schien gekommen.

Um seines Sieges noch sicherer zu sein, gab der Römer seinen Scharen für die Schlacht eine neue Ordnung. Nicht in drei Treffen, wie gewöhnlich, sondern in schmaler, tiefer Masse sollten sie angreifen und mit unwiderstehlicher Wucht den Gegner über den Haufen werfen. In einer Frontbreite von 1600 Mann, 36 Glieder tief, die Reiterei auf den Flügeln — so stürmten sie an.

Hannibal stellte dem Stoß nur seine gallischen und iberischen Hilfsvölker entgegen, nahm seine Reiterei, die der römischen an Zahl und Tüchtigkeit überlegen war, ebenfalls auf die Flügel und ließ ihr seine Kerntruppen, je 6000 schwer bewaffnete Punier, folgen.

Beide Heere prallen aufeinander. Hasdrubal, an der Spitze der Reiterei des linken Flügels, wirft die ihm gegenüberstehenden römischen Reiter über den Haufen, sprengt hinten um den Feind herum und vernichtet, gemeinsam mit der Reiterei des rechten Flügels, auch auf der anderen Flanke die feindliche Kavallerie. Inzwischen beginnt Hannibals Mitte vor der überlegenen Ausbildung und Bewaffnung der römischen Schwerbewaffneten zu weichen. Aber gerade dieser von dem karthagischen Feldherrn beabsichtigte Umstand wird Terrentius Varro zum Verhängnis; denn er erleichtert den nunmehr einschwenkenden starken Flügeln der Karthager ihre Aufgabe, die Flanken der ungefügen römischen Phalanx einzudrücken. Dieser Angriff bringt die


Digitized by Google

Römer sofort zum Halten. Sie müssen nach rechts und links Front machen. Und als Hasdrubal sich jetzt noch gegen ihren Rücken wendet, sehen sie sich auf allen vier Seiten angegriffen. Ihre in dichten Haufen stehenden Leute, von denen einer den anderen am richtigen Gebrauch seiner Waffe behindert, werden mit einem Hagel von Pfeilen, Speeren und Schleuderkugeln überschüttet, die in dem Gewühl ihr Ziel nicht fehlen können.

Immer enger werden sie zusammengedrückt, immer fürchterlicher wüten die feindlichen Geschosse in ihren Reihen, und als nach einem letzten wilden Ansturm die Sieger endlich die Arme ermattet sinken lassen, da bedecken 48 000 Leichen, die Blüte der römischen Jugend, die Walstatt. Nur den achten Teil davon büßte Hannibal ein.

Er hatte eine Vernichtungsschlacht geschlagen, wie sie vollkommener nicht auszudenken ist. Mit einer erheblichen Minderheit war ein Gegner überwunden worden, dessen Krieger in Bewaffnung und Ausbildung den seinen, mit Ausnahme der Reiterei, entschieden überlegen waren. Das hatte er allein dem kühnen Entschlusse zum Angriff und der für diesen gewählten Form der beiderseitigen Umfassung zu danken, aus der durch Hasdrubals energisches und geschicktes Verfahren eine völlige Umzingelung wurde — eine Form, die jedem einzelnen seiner Soldaten die Teilnahme am Kampfe ermöglichte, ihm gestattend, unbarmherzig Pfeil auf Pfeil in die hilflos zusammengeballten Massen der Römer zu senden.

So wurde die anfängliche Unterlegenheit in ihr Gegenteil gewandelt und die gefährliche strategische Lage, in der sich Hannibal befunden, mit einem Schlage dadurch aufgehoben, daß das feindliche Heer nach beendetem Kampfe aufgehört hatte zu existieren. —

Vom Schlachtfeld von Cannae führt uns der Feldmarschall nach Leuthen, Zorndorf und Kunersdorf. Wir sehen Friedrich im Kampf gegen die Übermacht der Russen und Österreicher glänzende Siege erringen und eine furchtbare Niederlage erleiden, und wir erkennen, wie es auch sein Bestreben war, die Schlachtentscheidung in Flanke und Rücken des Feindes zu suchen.

Dann geht es weiter zu Napoleon. In plastischer Schilderung führt der Verfasser den Siegeszug des Korsen durch ganz Europa in großen Zügen an unseren Augen vorüber. Wir begleiten seine Heere von Sieg zu Sieg, durch die lachende Ebene Italiens, und durch Deutschlands Gaue von Basel bis Memel. Wir werden Zeugen des Zusammenbruches seiner Macht auf den Schneefeldern Rußlands und seines verzweifelten Ringens um die verlorene Weltherrschaft von Groß-Görschen über Leipzig bis Waterloo.

Bei Marengo und Ulm brachte die weitausholende strategische Umgehung das napoleonische Heer in den Rücken des Gegners. Es kam zur Schlacht mit verwandter Front, die beide Male für die französischen Waffen siegreich war. Hier baten die Österreicher unter Aufgabe aller ihrer Eroberungen um Frieden, dort streckte ein kleines, rings umstelltes Heer vor erdrückender Übermacht die Waffen. 1806 brachte den Preußen bei Jena und Auerstädt deshalb so vernichtende Niederlagen, weil Napoleons überraschender Vormarsch über den Frankenwald sie von vornherein von der Verbindung mit all ihren Hilfsquellen abschnitt. Nur ein einwandfreier, großer Sieg hätte sie retten können. Der aber war ihnen nicht beschieden und konnte

Digitized by Google

ihnen nicht beschieden sein, wenn man ihre philosophisch-pedantische Auffassung vom Kriege der lebendigen Wildheit gegenüberstellt, mit der Napoleon die Waffenentscheidung suchte. 1807 wurden die Franzosen durch Bennigsens Offensive in weiten Winterquartieren überrascht. Aber es gelingt Napoleon, seine Kräfte so schnell zu sammeln, daß der Angreifer plötzlich zum Angegriffenen wird, und der Flankenstoß, zu dem der Franzosenkaiser sich anschickt, veranlaßt den russischen Führer zu schleunigem Rückzuge. Ähnlich liegen die Dinge im Feldzuge von Smolensk 1812. Nur die eigentümliche Natur des Kampfplatzes, der Mangel an Karten und die Scheu Napoleons, mit seinen schon arg zusammengeschmolzenen Kräften einen Schritt ins Ungewisse zu tun, läßt den Rückzug der Russen auf Moskau gelingen. Dann kommt die Periode, in der das militärische Übergewicht sich allmählich auf die Seite der Gegner Napoleons neigt. Sie haben gelernt aus einer Reihe furchtbarer Niederlagen und beginnen, ihn mit seinen Waffen zu bekämpfen. Blücher, Gneisenau und Toll sind von anderem Kaliber als die Beaulieus, Macks und Massenbachs der verflossenen Periode, und namentlich ersterer hat Augenblicke, in denen er dem Kaiser als Führer geradezu überlegen ist. In dieser Lage können nur Siege, die den Gegner so vernichten, wie Terrentius Varro vernichtet wurde, noch helfen. Aber solche Siege vermag der Kaiser nicht mehr zu gewinnen, und zwar deshalb nicht, weil der genialen strategischen Operation, die auch in dieser letzten Phase seiner Kriegerlaufbahn nichts von dem Schwunge früherer Tage eingebüßt hat, keine ebenbürtige Truppenführung auf dem Schlachtfelde folgt. —

Immer wieder sehen wir Napoleon vor der Schlacht alle seine Kräfte zusammenziehen und dann erst mit dem Einsatz dichter Massen an einer Stelle die Entscheidung suchen. Wohl erkannte sein Adlerblick die Schwächen des Gegners, und oft schon hatte der gegen sie geführte Stoß den Sieg an seine Fahnen gefesselt. Als aber seine Gegner gelernt hatten, wie man solchem Verfahren begegnen müsse, als sie 1813 untereinander verabredet hatten, daß der eine sich ihm entgegenstellen, dann aber ausweichen solle, um sich nicht einzeln schlagen zu lassen, während der andere ihm in Flanke und Rücken ging, war es mit dem Erfolg seiner Massenstöße vorbei. Leipzig würde uns das fast vollendete Bild der großen Umzingelungsschlacht nach Hannibals Vorbild zeigen, wenn die Achtung vor dem gefangenen Löwen die Verbündeten nicht veranlaßt hätte, ihm in letzter Stunde selbst einen Ausweg aus einer Lage zu zeigen, aus der es ein Entrinnen eigentlich nicht mehr gab. Ein neuer Feldzug, neue, schwere Opfer waren die Folgen dieser Schwäche. Napoleon erhielt Gelegenheit, noch einmal eine Reihe glänzender Siege unter den schwierigsten Umständen zu erfechten, und man kann wohl sagen, daß ihm die Verteidigung seines Landes ohne Blüchers grimmige Energie, die sich nun einmal die völlige Beseitigung der Dynastie Bonaparte zum Ziel gesetzt hatte, geglückt wäre.

Napoleon war Feldherr und Herrscher zugleich. Er konnte seinem kriegerischen Ehrgeiz die Kräfte seines Landes, weiter eroberter Gebiete und vieler unterworfener Völker uneingeschränkt dienstbar machen. Das Recht auf die Kronen, die er trug, gründete er allein auf sein Schwert. Sie wären ihm entfallen, wenn er sich friedlicher Tätigkeit gewidmet hätte. So trieb ihn sein Verhängnis zu immer neuen Waffentaten. Deshalb tritt uns der Krieg in seiner wahren Gestalt, in seiner ganzen schaurigen Größe in keiner anderen Periode der Geschichte so unmittelbar entgegen



Digitized by Google

wie in den Jahren von 1796 bis 1815. Sie sind noch heute eine Fundgrube militärischer Erkenntnis. Noch heute sieht der junge Krieger, gleichviel welcher Nation, zu Napoleon wie zu einem Kriegsgotte auf. Und gerade wir Deutsche, die wir so viel unter ihm gelitten haben, können uns rühmen, daß niemand mehr als wir von ihm gelernt hat.

Ein „Cannae" aber ist ihm, trotz aller blendenden Erfolge, ebenso wenig geglückt wie Friedrich dem Großen.

Das blieb Moltke vorbehalten!

Was er in Böhmen versucht, was ihm an der Saar mißlang — den Feind von allen Seiten anzugreifen und völlig zu vernichten — das glückte ihm bei Sedan im vollsten Maße. Was 216 v. Chr. geschah, fand seine Wiederholung erst 2000 Jahre später. Die ganze dazwischenliegende Zeit weist keinen Feldherrn auf, der Hannibal an die Seite zu stellen ist. Erst Moltke kommt ihm gleich, und darum ist er größer als Friedrich und Napoleon. Und was zwei Jahrtausende Geltung hatte, das wird seine Geltung behalten, solange die Menschheit Kriege führt, mögen Waffen und Kampfesart sich auch noch so sehr ändern. „Man geht sich nicht (wie zu Hannibals Zeiten) mit kurzen Schwertern zu Leibe, sondern man beschießt sich auf Tausende von Metern. Der Bogen ist durch das Rohrrücklaufgeschütz, die Schleuder durch das Maschinengewehr ersetzt worden. An die Stelle von Metzeleien sind Kapitulationen getreten. Die großen Schlachtbedingungen sind indes unverändert geblieben. Die Vernichtungsschlacht kann heute nach demselben Plane, wie ihn Hannibal in vergessenen Zeiten erdacht hat, geschlagen werden. Die feindliche Front ist nicht das Ziel des hauptsächlichsten Angriffs. Nicht gegen sie brauchen die Massen versammelt, die Reserven bereitgestellt zu werden; das Wesentliche ist, die Flanken einzudrücken. Sie dürfen nicht in den Flügelspitzen der Front, sondern müssen in der ganzen Tiefe und Ausdehnung der feindlichen Aufstellung gesucht werden. Vollendet wird die Vernichtung durch einen Angriff gegen den Rücken des Feindes. Hierzu ist in erster Linie die Kavallerie berufen."

Wem es in Zukunft glückt, seine Kräfte in dieser Art an den Feind zu bringen, der wird das dritte „Cannae" der Weltgeschichte erfechten. Und da Hannibal in fast sagenhafter Ferne steht, so bleibt Moltke unser einziges Vorbild. Dem gab Graf Schlieffen Ausdruck, als er gelegentlich einer Besprechung des ostasiatischen Krieges vor einer Überschätzung der japanischen Feldherren warnte und seine Offiziere ermahnte, nicht nach neuen Göttern aus dem Fernen Osten zu suchen, sondern immer wieder dem nachzueifern, was uns Moltke in Taten und Schriften gelehrt hat.

* * *

Der zwingenden Logik dieser Schlieffenschen Beweisführung kann niemand sich versagen. Es wird immerdar das beste im Kriege sein, den Gegner von allen Seiten einzuschließen und gefangen zu nehmen. Aber ebenso klar ist es, daß man nicht immer einen Terrentius Varro oder einen Mac Mahon findet, der sich einschließen läßt, und daß es tausend Lagen gibt, in denen das berühmte Verfahren nicht angewendet werden kann.

Digitized by Google

Dann handelt es sich darum, die Freiheit des Urteils zu bewahren und nicht einem Ideal nachzustreben, das unerfüllbar geworden ist. Moltke hat das bekannte Wort ausgesprochen, daß die Strategie nichts anderes sei als ein „System der Aushilfen". Dem Willen des Feldherrn tritt im Kriege der selbständige Wille des Gegners gegenüber. Hier erweisen sich die Reibungen der Alltäglichkeit als so groß, daß ein Befehl nicht rechtzeitig anlangt, daß ein Marschziel trotz naher Entfernung nicht erreicht wird. Dort hat ein Unterführer eine Direktive mißverstanden oder geglaubt, von derselben abweichen zu müssen. Kurz, fortwährend ändert sich das Bild, das der Feldherr sich von der Lage gemacht hat. Fortwährend muß er kombinieren und bereit sein, neue Anordnungen zu treffen. Mitunter gilt es, den gefaßten Entschluß über Bord zu werfen und etwas ganz anderes zu tun. Den richtigen Augenblick hierfür zu erfassen, ist unendlich schwer. Er liegt zwischen dem allzu zähen Festhalten an dem einmal Gewollten, auch wenn unvorhergesehene Umstände das Bild verschoben haben, und dem Aufgeben einer Absicht, wenn dem energischen Willen, dem findigen Hirn sich doch noch ein Weg gezeigt hätte, sie durchzuführen. Das Wesentliche ist nicht, unter allen Umständen an einer Lieblingstheorie, sondern durch alle Zweifel hindurch an dem Grundgedanken der Vernichtung des Feindes festzuhalten und, wie Moltke, stets das Wirksamste zu tun, was in dieser Richtung geschehen kann. —

Der kurze Abriß der kriegerischen Tätigkeit Moltkes, den die vorangegangenen Abschnitte enthalten, hat dem Leser Gelegenheit gegeben, sich ein Bild seiner Kriegskunst zu machen, die Schärfe seines Urteils zu bewundern, mit der er die Lage bei Freund und Feind durchschaute, und die untrügliche Sicherheit, mit der er seine Maßnahmen so traf, daß er, trotz aller Kühnheit seiner Entschlüsse auch in ungünstigen Verhältnissen, nicht einen einzigen Fehlschlag erlitt.

Er selbst hat uns das Geheimnis seiner Erfolge mit dem Worte enthüllt, daß es lediglich in der Anwendung des gesunden Menschenverstandes auf die jeweilige Lage begründet läge. Das Wort, das den Urheber in seiner Bescheidenheit ehrt, ist richtig; aber doch nur für ihn selbst und gleich große Geister. Der Durchschnittssoldat vermag mit dem gesunden Menschenverstand allein nicht durchzukommen. Dieser will, ehe seine einfache Anwendung im Kriege unter allen Umständen genügt, durch eingehendes Studium, durch ein Leben voller Nachdenken über den Krieg vorher geschult sein. Dabei wird der Soldat immer wieder versuchen, zu ergründen, warum dieser Feldherr Siege erfocht und jener Niederlagen erlitt. Es wird sich dabei ergeben, daß charakteristische Unterschiede vorhanden sind. Sie bestehen tatsächlich auch zwischen Moltke und Napoleon, nicht weil jeder von ihnen „seine" Theorie hatte, sondern weil die äußeren Bedingungen, unter denen sie Krieg führten, grundverschieden waren.

Es wird sich für uns darum handeln, festzustellen, ob Moltkes Art, den Feind zu schlagen, eine Weiterentwicklung und Vervollkommnung napoleonischer Kriegskunst bedeutet oder nicht. —

Für Moltke ist das Charakteristische das Streben nach Umfassung eines, wenn möglich beider Flügel des Feindes. Sie bildet noch heute den Grundzug der deutschen Kriegführung, die dergestalt durch Moltke einen nationalen Charakter erhalten hat. Es ist Moltkesches Erbe, wenn es in unseren Gefechtsvorschriften heißt: „Die Verbindung von frontalem und umfassendem Angriff verbürgt am sichersten den Erfolg." Und

Digitized by Google

wenn gesagt wird: „die zur Umfassung bestimmten Teile sind schon von weit her durch die Richtung ihres Anmarsches gegen die feindliche Flanke zu führen", so sehen wir, daß der gleiche Gedanke sowohl auf taktischem wie auf strategischem Gebiete maßgebend ist.

In Frankreich hält man, wenn das Studium der französischen Militärliteratur und die Beobachtung größerer Truppenübungen nicht irreführt, den Durchbruch für die wirksamere Form. Das ist nichts anderes als die Anknüpfung an Napoleon I., die Zurückweisung des Gedankens, daß auf dem Gebiete der Kriegskunst seither Fortschritte gemacht worden oder Umstände eingetreten sind, die den Durchbruch der feindlichen Front nur unter besonderen Verhältnissen noch ratsam erscheinen lassen.

Die Kriegsweise Napoleons war, als Moltke Chef des Generalstabes wurde, das militärische Ideal. Wenn es auch nicht möglich schien, ihm seine genialen, operativen Einfälle nachzumachen, so konnte man doch wenigstens die Heere so bewegen, wie er es getan.

Der Kaiser hatte unmittelbar an die Führer seiner Korps befohlen. Folglich verzichtete man in Österreich 1866 und in Frankeich 1870 auf eine organische Gliederung der ganzen großen Heeresmasse in mehrere Armeen. Man übersah, daß Napoleon meist Heere geringeren Umfanges führte, und daß er, als er mit 500000 Mann nach Rußland einrückte, und auch 1813, von seiner Gewohnheit abgewichen war und verschiedene Heeresgruppen unter dem Befehl seiner besten Generale gebildet hatte. Der Umstand, daß beide Feldzüge unglücklich verliefen, mochte in dieser Neuerung eine seiner Ursachen haben. Darum versuchten Benedek wie Napoleon III. das unmögliche Experiment, ihre ganzen Streitkräfte von einer Stelle aus zu leiten. Die Untereinteilung in zwei Armeen, die auf französischer Seite in dem Augenblicke vorgenommen wurde, als entscheidende Kämpfe unmittelbar bevorstanden, war nichts weiter als das Eingeständnis der Unzulänglichkeit des bisherigen Zustandes. Sie konnte die herrschende Unordnung nur vermehren, da sie in keiner Weise vorbereitet war, und hat schließlich die Katastrophe beschleunigt.

Moltke hingegen hatte eingesehen, daß eine neue Zeit mit neuen Anforderungen angebrochen war.

Das nicht nach militärischen Gesichtspunkten, sondern nach den Bedürfnissen von Handel und Verkehr erbaute preußische Eisenbahnnetz von 1866 führte zu den zersplitterten Ausladepunkten und damit zu der gruppenweisen Aufstellung der preußischen Streitkräfte an der Grenze. Nach den Regeln der Kunst wären diese Gruppen zunächst einmal zusammenzuziehen gewesen. Aber Moltke übersah nicht, daß der Telegraph, den Napoleon I. noch nicht gekannt hatte, die Möglichkeit gab, auch getrennt marschierende Heere nach einheitlichem Willen zu leiten. Darum entschloß er sich, den Vorteil des Eisenbahntransportes auf allen verfügbaren Linien auszunutzen und dann mit getrennten Armeen die Operation zu beginnen. Er konnte damit den Vorsprung einholen, den die Österreicher in ihren Rüstungen und in der Versammlung ihrer Kräfte hatten. Das Wesentliche war, daß keine der drei Armeen allein mit einem übermächtigen Gegner zu tun bekam. So entstand die konzentrische Operation, die schließlich zur Vereinigung aller Streitkräfte auf dem Schlachtfelde führte und Benedek, wenn die untere Führung sich völlig ihrer Aufgabe gewachsen gezeigt hätte,

Digitized by Google

schon beim Rückzuge von Dubenetz, spätestens aber in der Schlacht bei Königgrätz, zur Kapitulation im freien Felde gezwungen haben würde.

In ähnlichen Lagen verfuhr Napoleon anders. Bei Groß-Görschen z. B., als Wittgenstein die rechte Flanke seiner langen Marschkolonne angriff, diese Front dagegen machte und die herumschwenkenden Flügel den kecken Angreifer hätten einschließen können, rief Napoleon sie nach der Mitte heran, um dort eine seiner berühmten Angriffsmassen zu bilden, mit deren Stoß er wohl ein Zurückweisen des feindlichen Angriffs, nicht aber die Vernichtung des sehr viel schwächeren Gegners erzwang.

Napoleon ließ häufig mehrere Armeekorps auf einer Straße oder streckenweise auch querfeldein marschieren. Das gering ausgebaute Wegenetz der damaligen Zeit, der Umstand, daß, wenn in mehreren Kolonnen marschiert wurde, die Verständigung leicht abriß, die mangelhafte Bewaffnung, die es mit sich brachte, daß eine vereinzelt auf den Feind stoßende Kolonne überwältigt wurde, ehe die andern sie unterstützen konnten, riet zu solchem Verfahren. Wenn Benedek den Vormarsch von Olmütz mit vier Armeekorps auf einer Straße ausführte, wenn die Franzosen beim Rückzuge durch Metz, wo es sich darum handelte, schnell davonzukommen, ihr Heer auf die eine Chaussee nach Gravelotte setzen, obwohl mit Leichtigkeit drei oder vier Wege hätten gefunden werden können, so sind das Überbleibsel aus der Zeit der napoleonischen Kriege. Erst Moltke hat gelehrt, wie große Heeresmassen in unseren Tagen sich zu bewegen haben. In Armeen geteilt, die durch kurze telegraphische Direktiven geleitet werden, auf jeder Marschstraße nicht mehr, als an einem Tage nach der Spitze hin zum Gefecht entwickelt werden kann (ein Armeekorps), eine breite Front bildend, die durch zweckmäßige Staffelung, durch Vortreiben der einen, Zurückhalten der anderen Kolonne, jederzeit ihre Schlagkraft in beliebiger Richtung einsetzen kann, so traten seine Streitkräfte den in schmaler Front und großer Tiefe zusammengehaltenen Massen seiner Gegner gegenüber. Diese kamen kaum über ein notdürftiges Bereitstellen ihrer Kräfte zur Abwehr hinaus, wenn der voll entwickelte deutsche Angriff gegen Front und Flanken erfolgte.

Im Sinne der Moltkeschen Kriegführung lag dabei die Entwicklung der Kräfte aus den Marschkolonnen hinaus, ohne umständliches Vereinigen vor dem Zusammentreffen, wie es das Beispiel des großen Korsen und die darauf gegründete Theorie der Zeit lehrte. Daß aber diese Forderung noch nicht Gemeingut der preußischen Unterführer war, zeigte sich noch an vielen Stellen, wie im Aufmarsch der Ersten Armee an der Iser oder im Zusammenströmen der deutschen Korps nach dem Schlachtfelde von Beaumont. Das war jedesmal ein Fehler, der den Erfolg empfindlich beeinträchtigte, da er dem Gegner die Gelegenheit gewährte, sich der Umklammerung zu entziehen und wenig später dem deutschen Vormarsch sich von neuem in den Weg zu stellen.

Die Umfassung entsteht von selber, wenn die zunächst nicht auf den Feind stoßenden Kolonnen geradeaus bleiben und erst einschwenken, sobald sie in der Flanke des Feindes angekommen sind. Sie begünstigt die volle Ausnutzung aller vorhandenen Gewehre und Geschütze. Durch sie soll der Erfolg errungen werden, indem der Widerstand des Feindes im konzentrischen Feuer zusammenbricht. Der Durchbruch der feindlichen Kampflinie, mit schmaler Front und tiefer Gliederung ausgeführt, erwartet hin-

Digitized by Google

gegen das Heil von der unwiderstehlichen Wucht der anstürmenden Massen. Wenn wir nun in den allgemeinen Bedingungen seines Zeitalters auch die Erklärung dafür finden, warum Napoleon den Durchbruch bevorzugt hat, so sehen wir doch anderseits, daß in der seit 1870 verflossenen Zeit Umstände eingetreten sind, die uns immer mehr auf den Kampf in breiter Entwicklung und geringer Tiefe hinweisen. Maschinen- und Schnellfeuergewehre sowie Rohrrücklaufgeschütze lassen es nur noch in ganz seltenen Ausnahmefällen ratsam erscheinen, die Entscheidung im Angriff gegen die feindliche Front zu suchen. Das dichtere Wegenetz und die Fortschritte auf dem Gebiete des militärischen Verkehrswesens — Kraftrad und Kraftwagen, Funkentelegraphie, Lenkluftschiffe und Flieger — verbunden mit der durch die Vervollkommnung der Waffen erhöhten Widerstandskraft selbst kleiner Truppenkörper, lassen das Operieren mit getrennten Gruppen noch weniger bedenklich erscheinen, als es schon zu Zeiten Moltkes war.

Rückwärts geht die Entwicklung auch in der Kriegführung nicht. Daher bildet die Vervollkommnung Moltkescher Kriegskunst augenscheinlich die Losung der Zukunft. Das ist merkwürdigerweise lange übersehen worden. Das Gefühl, ein weltgeschichtlich großer Feldherr habe unsere Heere von Königgrätz über Metz nach Sedan und Paris geführt, war selbst in unserem Heere durchaus nicht allgemein, ganz zu schweigen von der Stellungnahme der Franzosen, die bis in neueste Zeit hinein immer wieder den Beweis führen wollten, daß Moltke nur ein vom Glück begünstigter, durchaus nicht über dem Durchschnitt stehender General gewesen sei. Nur so ist es zu erklären, daß ein so bedeutender militärischer Kopf wie Graf Yorck in seinem Buche: „Napoleon als Feldherr" über Moltke einfach zur Tagesordnung übergeht, während anderseits General v. Schlichting, der als einer der ersten Moltkes Größe erkannte und aussprach, so lange nicht verstanden wurde.

Die langjährige Wirksamkeit des Grafen Schlieffen an der Spitze des preußischen Generalstabes hat allen Zweifeln ein Ende gemacht. Heute fußen die in unserm Heere herrschenden Anschauungen vom Kriege durchaus und allein auf Moltke.

Ihm haben wir zunächst die Erkenntnis von der gegen frühere Zeiten so unendlich gesteigerten Bedeutung einer schnellen Mobilmachung und eines ebenso schnellen Aufmarsches zu danken, an den sich unmittelbar die nach großen Entscheidungen, nach der Vernichtung des Gegners strebende Eröffnung der Operationen anschließt. In unserer Zeit sind Kriege zwischen europäischen Großmächten aus geringfügiger Ursache undenkbar. Nur wenn wirkliche Lebensinteressen oder die nationale Ehre auf dem Spiele stehen, greifen die Völker noch zu den Waffen. Die Kriege haben aufgehört, lediglich Angelegenheiten der Kabinette zu sein, und das wird bleiben, solange die Staaten auf ihrer heutigen nationalen Grundlage aufgebaut sind. Darum gleicht der Krieg dem Duell zweier Gegner, die sich mit geladener Pistole auf Leben und Tod gegenübertreten. Man ficht, bis der eine Teil zur Fortsetzung des Kampfes unfähig geworden ist. Auf den ersten Schuß kommt es an. So wird auch der Krieg der Zukunft den Charakter eines Kampfes auf Tod und Leben tragen. Er greift dabei so tief hinein in alle Zweige des öffentlichen und privaten Lebens, ein modernes Millionenheer auf dem Kriegsfuße kostet so ungeheure Summen, daß eine lange Dauer der Feindseligkeiten undenkbar erscheint. Um so mehr gilt es, von Anfang an so stark

Digitized by Google

wie möglich aufzutreten und seinem Handeln eine möglichst entscheidende Richtung zu geben. Fehler, die beim ersten Aufmarsch, in den ersten Bewegungen gemacht werden, sind nach Moltkes Wort im Verlauf des ganzen Krieges kaum wieder gut zu machen.

Neben Kriegsvorbereitung und Aufmarsch ist es vornehmlich die glückliche Lösung des Problems der operativen Bewegung großer Massen, durch die Moltkes Feldherrentum seine Eigenart erhält. Wie weit seine Gegner in dieser Beziehung hinter ihm zurückstehen, haben die vorangehenden Kapitel erkennen lassen, und daß er heute noch in dieser Beziehung unübertroffen dasteht, lehrt die Geschichte der seither durchfochtenen Kriege.

Unähnlich Napoleon, hat Moltke hierbei auf die tätige Mitwirkung seiner Unterführer gerechnet. Der Kaiser hielt selbst vor seinen Vertrauten seine Ziele und Absichten geheim. Ihm genügte es, wenn seine Marschälle ihre Korps zu kommandieren verstanden und im übrigen blind ausführten, was er befahl. Dieses Verfahren genügte, man konnte ihm sogar die Einheitlichkeit der Handlung nachrühmen, solange Napoleon allein die Verhältnisse zu übersehen imstande war. Es versagte völlig, sobald mit größer werdenden Truppenmassen von den Unterführern Selbständigkeit verlangt wurde. Dann waren die sonst so energischen und tatendurstigen Männer furchtsam und ungeschickt. Gewöhnt, nichts ohne Befehl zu tun, ließen sie die Dinge gehen, wie sie gingen, und was sie taten, war Halbheit und Irrtum. Das hat Napoleon in den letzten Jahren seiner Feldherrnlaufbahn zu seinem Schaden oft genug erfahren. Er trägt aber selbst die Schuld daran, weil er es nicht verstanden oder nicht gewollt hat, einen Nachwuchs von Führern heranzubilden. Moltke sah hingegen gerade hierin eine seiner Hauptaufgaben. Nicht der bindende Befehl, der bis in alle Einzelheiten vorschreiben will, was zu erfolgen hat, sollte das Zusammenwirken der Kräfte sicherstellen, sondern die Einheitlichkeit der Anschauungen in taktischen und strategischen Dingen.

Diese war nur durch langjährige, an praktische Beispiele anknüpfende Schulung der Generalstabsoffiziere sowie dadurch zu erreichen, daß selbständige Charaktere herangebildet wurden, die mit Freuden jede schwierige Aufgabe, jede Verantwortung übernahmen. Der russische General Woide sieht in seinem bekannten Buche über die Ursachen der deutschen Siege 1870/71 in der verständnisvollen Selbsttätigkeit der Unterführer die Überlegenheit der deutschen Führung über die französische begründet, und wir glauben, daß er damit recht hat. Darum wird dieses Vermächtnis Moltkes im Generalstabe hochgehalten und darum wird weiter gearbeitet werden auf dem von ihm gewiesenen Wege. Sein Geist wird die deutsche Kriegsführung auch in Zukunft beseelen.

* * *

Bis in das Jahr 1888 hinein blieb Moltke an der Spitze des Generalstabes. Der Ausbau der militärischen Kräfte des jungen Reiches, die Vorarbeiten für alle möglichen kriegerischen Verwicklungen, in die es geraten konnte, die Vervollkommnung von Mobilmachung und Aufmarsch, die Heranbildung eines tüchtigen Nachwuchses an Generalstabsoffizieren bildeten, wie vor dem Kriege, das Arbeitsprogramm, dem er sich mit nie versagender Frische hingab. Daneben waren es die Feststellung der Grund-

Digitized by Google

züge, nach denen die deutsche Landesverteidigung zu organisieren war, sowie der Küstenschutz, die seine Aufmerksamkeit in Anspruch nahmen. Manöver und Übungsreisen brachten dazwischen willkommene Abwechslung. Bald nach dem Friedensschluß begann der Generalstab unter Moltkes Oberleitung die Geschichte des deutsch-französischen Krieges zu bearbeiten. In diesem Werke, das nach Lage der Dinge nichts anderes sein konnte, als eine vom deutschen Standpunkte aus dargestellte Chronik der Begebenheiten und das als solche mustergültig ist, rühren viele Stellen aus Moltkes Feder her. Jedes Kapitel hat er eingehend durchgesehen und verbessert, wo es ihm nötig schien.

Seine Pflichten als Abgeordneter und Mitglied des Herrenhauses nahm er ernst, wie jede Pflicht im Leben. Er fehlte bei keiner wichtigen Sitzung, und wiederholt nahm er das Wort zu einer die Öffentlichkeit beschäftigenden Angelegenheit. Seine Rede war fließend, nach Ausdruck und Inhalt vollendet. Er sprach wie er schrieb: klar, sachlich, voll innerer Wärme. Namentlich für die für Erhaltung und Vervollkommnung unserer Rüstung notwendigen Forderungen trat er mit dem ganzen Gewicht seiner Persönlichkeit ein. Auch für die Verstaatlichung der Eisenbahnen und deren Ausbau nach strategischen Gesichtspunkten brach er eine Lanze.

Mit lebhaftem Interesse und nicht ohne Sorge verfolgte Moltke die fieberhafte Hast, mit der Frankreich an dem Wiederaufbau seiner militärischen Stellung arbeitete. Als im Jahre 1875 die Revancheluft ihren Höhepunkt erreichte, gab er seiner Meinung dahin Ausdruck, daß es besser sei, einem Angriff zuvorzukommen, als abzuwarten, bis der Feind den Augenblick zum Losschlagen für gekommen erachtete — ein Ratschlag, dessen Befolgung uns wohl für alle Zeiten jeder Sorge um unsere Westgrenze überhoben hätte. Noch mit 80 Jahren, als er seine Ansichten über Professor Bluntschlis „Manuel des lois de la guerre sur terre“ niederschrieb, dachte er nicht anders über Krieg und Frieden. Er sagt:

Es sei der Anerkennung wert, wenn man die Leiden mildern wolle, die nun einmal jeder Krieg mit sich bringt. „Der ewige Friede ist ein Traum und nicht einmal ein schöner und der Krieg ein Glied in Gottes Weltordnung. In ihm entfalten sich die edelsten Tugenden des Menschen, Mut und Entsagung, Pflichttreue und Opferwilligkeit mit Einsetzung des Lebens. Ohne den Krieg würde die Welt im Materialismus versumpfen.“ Aber die allmählich fortschreitende Gesittung der Völker, die in der religiösen und moralischen Erziehung des einzelnen, in dem Ehrgefühl und Rechtssinn der Führer zutage trete, müsse ihre Wirkung auch im Kriege üben. Ein kodifiziertes Recht wie das „Manuel“ sei dagegen unwirksam, weil die Autorität fehle, die seinen Satzungen Beachtung erzwingen könne. Die Humanität in der Kriegführung werde am besten gewährt durch die allgemeine Wehrpflicht, welche die gebildeten Klassen in die Armee einreiht, durch stramme Manneszucht und gute Ernährung der Truppen. Die größte Wohltat aber sei eine schnelle Beendigung der Feindseligkeiten. Darum könne keine Rede davon sein, daß lediglich die Schwächung der feindlichen Streitmacht, wie das Manuel empfehle, zum Kriegszweck gemacht werde. Man müsse vielmehr wie 1870/71 so auch in Zukunft den Gegner bis zur Vernichtung zu schlagen und alle seine Hilfsquellen zu verstopfen suchen. Nur dann werde man zum Ziele eines wirklichen Friedens gelangen, und auch bei solcher Art Krieg zu führen könne die Gesittung vollkommen gewahrt bleiben.

Nachdem Moltke bereits 1881 in Gestalt des Grafen Waldersee ein Generalquartiermeister beigegeben worden war, der ihn in der Erledigung der laufenden Geschäfte entlastete, erbat er von Wilhelm II., dem fünften Kriegsherrn, dem er den Eid der Treue geschworen, seinen Abschied. Er schrieb dem jungen Kaiser im Sommer 1888 von Creisau aus, daß er ein Pferd nicht mehr besteigen könne und

Digitized by Google

es als eine Gnade ansehen würde, wenn er den kurzen Rest seiner Tage in ländlicher Zurückgezogenheit verbringen dürfe. Aber Wilhelm II. vermochte nicht ganz die Bande zu lösen, die Moltke an das Heer knüpften. Daher ernannte er ihn unter Enthebung vom Posten des Generalstabschefs zum Vorsitzenden der Landesverteidigungskommission.

Erstaunlich ist es, welches Interesse der Achtundachtzigjährige auch diesem neuen Amte, das für ihn keine Sinekure blieb, entgegenbrachte. Er hatte volles Verständnis für die Bestrebungen seines Kaiserlichen Herrn, die auf Schaffung eines den Anforderungen der Zeit entsprechenden aktiven und passiven Küstenschutzes abzielten. Die junge Flotte hatte in ihm einen warmen und verständnisvollen Fürsprecher, und der Bau des Nordostseekanals wurde schon früh von ihm als eine unbedingte Notwendigkeit für unsere Machtstellung zur See bezeichnet. Wiederholt, zum letzten Male im Frühjahre 1891, besuchte er die Wasserkante, um die Neuerungen im Kieler Kriegshafen in Augenschein zu nehmen. Nicht rückwärts auf die Großtaten der Vergangenheit war sein Blick gerichtet, sondern vorwärts auf die Aufgaben der Zukunft!

Noch am 16. März 1891 setzte er seine Zuhörer im Reichstage durch eine längere, mit feinen humoristischen Wendungen gewürzte Rede zugunsten der Einführung der Einheitszeit in Deutschland in Erstaunen. Dann aber kam doch bald der Augenblick, da er und mit ihm ein Stück unserer glorreichsten Geschichte ins Grab sank.

Am 24. April 1891 schlossen sich seine großen, hellbraunen Augen für immer.

Damit endete ein Leben, das erfüllt war von Arbeit, ein Leben, dem die Pflicht als oberstes Gesetz gegolten, das für jeden Deutschen vorbildlich ist. —

Was Moltke in großer Zeit an der Spitze unserer Heere dem König, dem Vaterlande gewesen, was er als Feldherr der ganzen Welt bedeutet, das ist wohl niemals so überzeugend ausgesprochen worden wie in jener Rede, die Graf Schlieffen bei der Einweihung seines Denkmals hielt.

Moltke sei es gewesen, sagte der Graf, der in die Tat umgesetzt habe, was Bismarck und Roon vorbereitet hätten.

„Dieser Mann der Tat war, als er berufen wurde, etwas für die Unsterblichkeit zu tun, bereits 65 Jahre alt. Er kam vom Schreibtisch, aus der Einsamkeit des Arbeitszimmers. Wenige kannten ihn. Niemand beachtete ihn. Noch am Morgen jenes 3. Juli, welcher jetzt 39 Jahre hinter uns liegt, erkundigte sich ein höherer Offizier, wer der General Moltke sei. 48 Stunden später fragte niemand mehr. Da buchstabierten den wundersamen Namen die Schulkinder in den entlegensten Dörfern. Was war geschehen? Eine Schlacht war geschlagen, ein Sieg war erfochten worden. Nicht ein Sieg, wie es deren viele gibt, der nach einiger Zeit einen neuen und wieder einen neuen Sieg verlangt, nach deren Ablauf die Lage der Dinge ungefähr dieselbe ist wie am Anfang, sondern ein Sieg, der mit einem Schlage Klarheit schafft, der den gordischen Knoten, welchen Jahrhunderte verwirrt, und welchen Jahrhunderte zu entwirren vergebens versucht hatten, mit einem Hiebe durchschneidet. Das war der Mann der Tat.

Er war nicht Feldherr, er war nur Chef des Generalstabes, er war nicht Befehlshaber, er war nur Ratgeber, er hat nie im Felde den Degen gezogen oder den Stab, das Zeichen der höchsten Kommandowürde, in der Hand gehalten. Er war ein Mann der Karte, des Zirkels, der Feder. Aber die Geschichte hat ihn

Digitized by Google

neben seinen glorreichen Kaiser in die Reihe jener wenigen großen Kriegsheroen gestellt, welche im Laufe langer Jahrhunderte erstanden sind, und dennoch hat die Nachwelt sich darüber gestritten, ob er Napoleon erreicht, ob er ihn übertroffen oder ob er hinter ihm zurückgeblieben ist. Freilich, er kann sich nicht rühmen, 19 Jahre lang eine militärische Promenade durch Europa gemacht zu haben; aber er hat es zustande gebracht, innerhalb von sechs Wochen drei stolze Armeen einzuschließen. Seine Siege sind nicht so zahlreich wie diejenigen, welche mit 1796 anfangen und mit 1815 abschließen; an Glanz aber übertreffen sie alle anderen, denn er siegte nicht, er vernichtete!

Es fehlte ja dem greisen Gelehrten das die Phantasie Packende, das Legendenhafte, welches die kriegerische Laufbahn des jugendlichen Korsen auszeichnet, so die Brücke von Lodi, die Fahnen von Arcole, der Übergang über die Alpen, die Pyramiden als Hintergrund eines Schlachtbildes; aber es fehlten ihm auch das Flammenmeer von Moskau, die Schrecken der Beresina, die Flucht von Leipzig, der Zusammenbruch von Waterloo. Solche Schicksalsschläge durften sich nicht an das Haupt eines Mannes heranmachen, der das „erst wägen, dann wagen" zur Richtschnur seines Handelns gemacht, damit das Unglück gebannt und die Niederlage unter seinen Fuß gebracht hatte.

War er dabei zu vorsichtig? Hat hinter dem Wägen das Wagen zurückstehen müssen? Gewiß nicht! Was war gewagter als der Einmarsch in Böhmen mit getrennten Armeen und getrennten Armeekorps angesichts eines feindlichen Heeres?

„Ja, er hat Glück gehabt", heißt es. Also das war wirklich Glück, daß in dem Augenblick, wo äußerste Eile geboten, eine Armee nur langsam vorrückte, von der andern ein Armeekorps vor einer Minderheit zurückging, während ein anderes, unbekümmert um den Kanonendonner rechts und links, sich damit begnügte, die ihm angewiesenen Marschziele zu erreichen? Und das wäre nur Glück gewesen, daß trotz alledem der Drang nach vorwärts aufrecht erhalten wurde, daß am Tage der Entscheidung die Armeen von drei Seiten zusammenströmten, auf dem Schlachtfelde sich eine Masse vereinigt fand, wie man sie kaum vorher gesehen hatte, und daß niemand fehlte und niemand vergessen war?

Wer jetzt über die Höhen westlich Metz zwischen Point du jour und Amanweiler wandert, die Manceschlucht besucht und die Schrägebene von St. Privat, der sagt: „unangreifbar". Und diese unangreifbare Stellung wurde verteidigt von einer Armee, deren kriegerische Tugenden seit alters her in der ganzen Welt anerkannt und gepriesen wurden. Und diese Stellung mußte angegriffen werden, nicht von Deutschland, sondern von Frankreich her, während jeden Augenblick eine neue feindliche Armee im Rücken erscheinen konnte. Trotz dieser gewagtesten aller Lagen wurde die Stellung genommen, wurde gesiegt, wurde der Feind eingeschlossen. Man braucht nur zu erinnern an jene kleine Festung an der belgischen Grenze, man braucht nur zu nennen das Datum des 1. und 2. September, um in jedem die Vorstellung einer grenzenlosen Niederlage und eines noch nie dagewesenen Sieges zu erwecken, eines Sieges, der mit so einfachen Mitteln gewonnen zu sein scheint, daß man versucht sein möchte, ihn leicht zu nennen, wenn man nicht wüßte, daß im Kriege das Einfachste das Schwerste ist.

Digitized by Google

Mit einem Drittel der Zahl, welche vor wenigen Wochen die Grenze überschritten hatten, langten die Deutschen vor der größten und stärksten Festung der Welt an, welche von nicht weniger als 400 000 Mann verteidigt wurde. Die Kräfte reichten kaum aus, um in dünner Linie den gewaltigen Umfang der Werke zu umspannen. Die Verbindung mit der Heimat sollte durch eine lange, schmale Eisenbahn hergestellt werden, die, noch durch Festungen und Zerstörungen unterbrochen, erst erobert und brauchbar gemacht werden mußte. Ersatz der Verluste, Verstärkungen kamen nur langsam und sparsam an. Mittel zur Belagerung wurden nur allmählich in ganz ungenügender Weise herangeschafft. Aber dafür traten wie aus der Erde gestampft von allen Seiten neue feindliche Armeen auf. Jedem anderen würde die Lage als eine verzweifelte erschienen sein, nur diesem unerschütterlichen Willen zu siegen, diesem fruchtbaren Geist, der auch auf die verwickeltste Frage die einfachste Antwort und für die größte Schwierigkeit die einfachste Lösung zu finden wußte, und diesem wunderbaren Wagemut des 70jährigen Jünglings konnte es gelingen, daß die feindlichen Armeen zum Teil vernichtet, zum Teil zerstreut wurden, daß die Tore sich öffneten und die Bollwerke fielen.

Schon lange hatte niemand mehr an einem glücklichen Ausgang gezweifelt. In der ganzen Armee vom ersten bis zum letzten hielt es keiner für möglich, daß es dem General v. Moltke fehlgehen könnte. Jeder war überzeugt, daß, mochte die Lage so schlimm werden wie sie wollte, der General v. Moltke einen Ausweg finden würde, einen Ausweg, der hinterher als ganz selbstverständlich erscheinen, aber dem Feinde zum Verderben gereichen würde. Mochte ein Unterführer Fehler machen und böse Tage heraufbeschwören, der General v. Moltke würde alles wieder in die rechte Bahn bringen. —

Solches Vertrauen konnte nur einem Mann entgegengebracht werden, der sich nicht durch die Drangsale des Augenblicks bemeistern ließ, der den ewig ruhigen Blick nach vorne gerichtet hielt und die Zukunft kannte, nicht als Prophet und Seher, sondern als einer, der aus dem Buche der Vergangenheit herauszulesen gelernt hat, was da kommen wird und was da kommen muß, der schon damals auf der Höhe von Sadowa, als es schlecht zu stehen schien und alles bestürzt und sorgenvoll fragte, wie wird das enden, was wird da kommen, imstande war zu melden: »Euere Majestät haben den Feldzug gewonnen.«

Dieser erhabene Geist hat das Seinige getan, um einen Bau zu gründen, der dauerhaft ist, den Stürmen der Zeit trotzen und sich immer stolzer erheben wird. Es ist ihm nicht gegangen wie anderen vor ihm, die unter den Trümmern dessen, was sie triumphierend errichtet hatten, begraben wurden. Aber freilich, dieser Mann, der das »Selbst« und das »Ich« nicht kannte, der über alles, was uns an die eigene Person kettet, weit erhaben war, kämpfte und arbeitete nicht für sich, für seinen Ehrgeiz, für seinen Ruhm; er kämpfte und arbeitete für einen Höheren. Sein Ehrgeiz, seine Selbstsucht war nur darauf gerichtet, nicht der erste, sondern der treueste Diener seines Königs zu sein." —

Digitized by Google

# Über den kriegerischen Geist in der Weiterentwicklung der Seetaktik.

Von Kapitänleutnant Groos.

„Nach jedem Kriege mühen sich Leute vom Fach und auch andere ab, die Formen zu ergründen, welche dem Sieger zum Erfolg verhalfen, tausenderlei materielle Dinge oft kleinlichster Art werden vorangestellt, um letzteren zu erklären, bis ein neuer Kriegsgang neue Erscheinungen zeitigt. In richtungslosem Umschwung stürzen dann die Meinungen von Extrem zu Extrem, und schier stünde man ohne Basis da, wenn nicht das Urteil einen sicheren Leitstern hätte, es ist die unverrückbare Wahrheit, daß es vor allem der Geist ist, welcher siegt: der Geist, der Führer und Heer beseelt" (v. Hötzendorf, österreichischer Generalstabschef).

Den hier geschilderten Neuerscheinungen des Krieges und dem Umschwung der Meinungen ist die moderne Marine besonders ausgesetzt, befindet sie sich doch zugleich in der sonderbaren Lage, daß ihr die eigentliche Kriegserfahrung fehlt, trotz Tsushima, einem Kampf zu ungleichwertiger Gegner, als daß er uns die Erfahrungen eines modernen Trafalgar ersetzen könnte. Dabei eilt die Technik weiter und stellt die Taktik vor immer neue Fragen. Die Gefahr für letztere liegt hierbei in der Überschätzung der ersteren oder richtiger in der Hintenansetzung anderer Faktoren, die für den Erfolg nicht minder erforderlich sind. Die Unsicherheit, die hieraus entsteht, macht es nötig, bei allen taktischen Erwägungen immer wieder zum Ziel und Zweck jeder Seetaktik zurückzukehren.

Als vornehmstes Ergebnis dieses Studiums wird sich zu allen Zeiten der überwältigende und ausschlaggebende Einfluß des Geistes der Führer ergeben. Unabänderliche Gesetze oder ein Rezept zum Siege wird sich zwar nicht ableiten lassen, wohl aber kann damit das Eindringen von allem allzu Künstlichen und daher Unkriegsmäßigen in unser Denken verhindert und für den Einzelfall das Urteil vor Mangel an kriegerischem Geist bewahrt werden.

Für unsere Ausführungen definieren wir nach Clausewitz die Taktik als die Lehre vom Gebrauch der Streitkräfte im Gefecht, die Strategie als die Lehre vom Gebrauch der Gefechte zum Zwecke des Krieges und beschränken uns auf die Betrachtung der ersteren.

Verfolgen wir Entstehen und historische Entwicklung der Seetaktik, so zeigt sich sofort ein Grundprinzip, das die Wandlung von Zeit und Kampfmitteln überdauert hat, ein Prinzip, dessen Anwendung es eigentlich erst ermöglicht, von einer Entwicklung, Kunst oder besser Wissenschaft der Taktik zu sprechen, es ist die Konzentration der Kraft.

Der Engländer Campbell findet dafür folgenden praktischen Ausdruck:

„Hätte ich eine Flotte von zwölf Schiffen in Aktion gegen eine Flotte von zwölf feindlichen, so würde ich mein Bestes tun, sie so auszumanövrieren, daß ich zwölf gegen eins habe, falls dies nicht möglich, zwölf gegen zwei usw.; letzten Endes

Digitized by Google

erst würde ich gegen alle zwölf zugleich fechten — das würde ich sicherlich nur im Notfalle tun."

Die Theorie ist einfach und einleuchtend, die Ausführung gelingt aber zu allen Zeiten nur den bedeutenden Führern, diesen aber mit einem Erfolg, daß wir als Beispiele für die Anwendung des Prinzips vielfach große Seesiege anführen können. Aus der Epoche der geschickten, taktischen Kombinationen Monks, Tourvilles und de Ruyters führen wir den Sieg des letzteren bei Texel (21. August 1673) an. Wie später bei Trafalgar wird auch hier die Vorhut des Gegners vernachlässigt, um die Wucht des Angriffs auf Mitte und Nachhut zu konzentrieren. In der Mitte standen schließlich 42 Holländer 30 Engländern gegenüber. Mehr noch als bei Trafalgar rechtfertigte die Pflichtvergessenheit der feindlichen Vorhut den Plan, der Erfolg war nur wegen der größeren feindlichen Übermacht geringer als der Nelsons.

Nach einem Niedergange des militärischen Könnens bis zum Vorherrschen der reinen Seemannschaft kommt dasselbe Prinzip erst wieder zu Ehren durch Rodney.

An Abukir und Trafalgar haben wir schließlich die klassischen Beispiele. Wesentlich ist bei Trafalgar in diesem Zusammenhange nur der Charakter des Nelsonschen Planes, mit 16 britischen Schiffen 12 feindliche zu überwältigen, während der Rest seiner Streitmacht diese Operation decken sollte, gleichgültig, ob er in Kolonnen oder Linie angreifen mochte.

Zwar bringt dann später die Entwicklung des Dampf- und Panzerschiffes große Umwälzungen der taktischen Ideen, doch nicht für die Richtigkeit dieses Prinzips. In der ersten Schlacht zwischen Flotten auf freier See in Fahrt nach Trafalgar, bei Lissa, führt Tegethoff dasselbe Prinzip zum glänzenden Sieg. Die taktische Ausführung allerdings mußte erst der Eigenart der in diesem Kampf vertretenen Schiffstypen, vom neuesten Doppelmonitor bis zum Raddampfer, angepaßt werden, dem Charakter der Übergangsepoche entsprechend hatte Tegethoff die taktischen Formen für die Ausführung erst selbst zu schaffen, er wählte sie aus der klaren Erkenntnis der personellen und materiellen Verhältnisse beider Flotten heraus.

Mit drei Keilformationen hintereinander, mit ungeschützten und unvollständig armierten Holzschiffen in der zweiten Linie, durchbrach er bei rücksichtslosem Einsatz der gesamten Streitkräfte, die er hatte auftreiben können, an einer Stelle den Feind, um sich dann in der Melée auf den kriegerischen Geist zu verlassen, den er seiner materiell minderwertigen Flotte in unermüdlicher Vorarbeit eingeflößt hatte und dessen Wirkung er sicher sein konnte. Die durch den Durchbruch abgeschnittenen drei Schiffe der italienischen Vorhut beteiligten sich nur wenig am Gefecht, sie dampften in großem Bogen nach Backbord um die österreichische Flotte herum, in der bald entstandenen Melée wurde dann vor allem die italienische Mitte mit Übermacht angegriffen. 27 österreichische Schiffe mit 525 Kanonen hatten gegen 34 Schiffe der Italiener mit 695 Kanonen den Sieg errungen, 2 italienische Panzerschiffe mit zusammen 630 Mann waren gesunken, 2 schwer havariert, die österreichischen Verluste waren, abgesehen von dem schwer getroffenen „Kaiser", gering. Die Rammtaktik, die in den verschiedensten Formen aus dieser Schlacht gefolgert wurde, war eine Irrlehre; wesentlich für unsere Betrachtung ist dagegen, daß sich auch nach vollständiger Veränderung der Kampf-

Digitized by Google

mittel seit Trafalgar das alte Prinzip der Konzentration der Kraft in neuer genialer Anwendung erfolgreich behauptet hatte.

Die Bedingungen zur Anwendung sind allerdings in der Seeschlacht heutzutage ungleich verwickelter geworden. Die für den Erfolg unumgänglich notwendige effektive Bindung der übrigen Teile des Feindes führte in der Zeit der Segelschiffahrt zu nicht allzugroßen Schwierigkeiten; bei Abukir machte sich Nelson die Bewegungslosigkeit der zu Anker liegenden feindlichen Flotte zunutze — heute dürfte ein Geschwader, selbst überrascht, kaum in die hilflose Lage der Franzosen kommen —, in den anderen Schlachten war es für die vom Winde abhängigen, abgeschnittenen Schiffe schwer, den einmal mit Ungestüm angesetzten Angriff auszumanövrieren.

„Erheblich schwieriger wird das Vorgehen schnellen Gegnern gegenüber sein, deren Schiffe durch Dampf getrieben werden und sich schnell zu jedem beliebigen Punkt fortbewegen können, im Vergleich zu jener Zeit, in der nur die Linie zu durchbrechen war, um den Erfolg zu sichern."

Wie H. W. Wilson hier betont, enthält also die Seeschlacht heutzutage ein neues Element in der äußersten Schnelligkeit, mit der Zusammenstöße und Formationsänderungen stattfinden können. Konnte früher die einmal gewählte und entschieden durchgeführte Angriffsformation den Erfolg bereits unzweifelhaft machen, so hat der Gegner heute bei der Sicherheit und Schnelligkeit aller Bewegungen unter Dampf eine Anzahl taktischer Mittel zur Seite, jeden Versuch, ihn an einer Stelle mit Übermacht zu fassen, auszumanövrieren. Die unzähligen Kombinationsmöglichkeiten, die allein hierin enthalten sind, hemmen die Schnelligkeit des Entschlusses und machen dem kriegerischen Geist die Herrschaft streitig. Schnelligkeitsunterschiede, in der Konstruktion begründet oder durch Gefechtshavarie entstanden, kommen anders zur Geltung. Läßt sich ein Admiral, durch diese Komplikationen der heutigen Kriegführung unsicher geworden, in die Defensive drängen, so liefert er sich der Kraftkonzentration einer Übermacht ohne weiteres aus, dem gleichen oder an Zahl unterlegenen Gegner läßt er ohne Not die Vorhand, zum mindesten zu viel Chancen dem Zufall, der heute in der Seeschlacht eine viel gefährlichere Rolle spielen kann als früher.

Wir haben gezeigt, wie die Konzentration der Kraft, nach wie vor das sicherste Mittel zum Erfolg, gegenwärtig in der Bewegungsfreiheit und Waffenwirkung wesentliche Hilfsmittel zur Durchführung erhält, daß aber ihre richtige Anwendung bei Abwägung aller Faktoren der künftigen Seeschlacht immer erst durch den kriegerischen Geist gewährleistet wird, der über die Gefahren der sehr kompliziert gewordenen Kampfmittel hinweghilft und das einzige ist, was uns Kriegserfahrung ersetzen kann. Der kriegerische Geist stellt in Wahrheit das taktische Gewissen dar, das uns immer wieder beim Durchdenken neuer taktischer Probleme vor gefährlichen Abwegen bewahren muß.

Noch offensichtlicher wird sein Wert in Erscheinung treten, wenn wir zur Kennzeichnung der Unhaltbarkeit gewisser von der Armee übernommener Begriffe für das Gebiet der Seetaktik übergehen.

Am wenigsten hat man den ganz verschiedenen Kampfbedingungen Rechnung getragen bei dem Begriff „Reserve".

Auf See gibt es kein Gelände, also auch keine Deckung gegen Sicht.

Digitized by Google

„In einem Kampf, der sich so offen abspielt wie die Seeschlacht, erlauben nur Heftigkeit und Schnelligkeit des Angriffs, den Feind auszumanövrieren und nicht zum Gegenstoß kommen zu lassen" (Daveluy).

Jeder Führer wird bestrebt sein, im Augenblick des „Feuereröffnens" mit allen Streitkräften in günstiger Position mit voller Trefferwirkung jedes nur mögliche Geschütz zum Tragen zu bringen. Das macht die moderne Geschoßwirkung zur Forderung. Den großen Vorteil, der in dem überraschenden Eingreifen frischer Streitkräfte liegt, kann sich die Seetaktik nicht zunutze machen, der Mangel des Geländes schließt einen gedeckten Aufmarsch aus.

Nur falls man als Reserve solche Verbände bezeichnen will, die nicht die Aufgabe haben niederzukämpfen, sondern Teile des Gegners unter Umständen unter eigener Aufopferung in Schach zu halten, wird man den Begriff auch auf See gelten lassen können. Je eher diese aber eingreifen, desto besser.

Während ferner als Zweck des Kampfes an Land auch Terraingewinnung in Frage kommt — der Sieger kann die größeren Verluste haben — ist auf See das Schlachtfeld ganz gleichgültig, man ist Herr des Ozeans, wenn man den Gegner bezwingt. Aus dem gleichen Grunde kann man auf See wohl von einer strategischen, kaum aber von einer taktischen Defensive reden. Defensive ist hier gleichbedeutend mit Feuerminimum und ungünstiger Position, man kann hineingeraten, wählt sie aber auf keinen Fall bewußt. Ob überhaupt eine Formation auf See als günstig oder nicht anzusehen ist, hängt, da jede ihre Schwächen hat, oft mehr davon ab, ob sie dem Willen des Führers entspricht oder vom Gegner erzwungen ist. Jedenfalls verbirgt sich in der taktischen Defensive auf See eine Begriffstäuschung, hinter der sich die geringe Zahl verschanzen will.

Der Wegfall von Reserven und Gelände begünstigt mehr noch als bei der Armee eine kräftige, zielbewußte Offensive. „Wenn man sich nicht mit Erfolg schlagen zu können glaubt, muß man zu entkommen versuchen, sobald der Feind signalisiert ist" (Daveluy, Le combat naval, 1912). In der Tat wird man sich niemals aus freier Entschließung dem Nachteil einer taktischen Defensive oder des Rückzuggefechtes aussetzen. Rückzug in guter Ordnung ohne schwere Verluste erscheint auf See nicht recht denkbar, zumal nachdem an die Stelle der im Kampfe leicht zu beschädigenden Takelage wirksame, geschützte Schiffsmotoren getreten sind, die dem Sieger eine energischere Verfolgung als zur Segelschiffszeit ermöglichen.

Auch wenn es sich um ein erzwungenes Rückzugsgefecht handelt, sollte man „nie im Geiste den Gedanken verlieren, bei der ersten Gelegenheit die Defensive wieder mit der Offensive zu vertauschen" (Friedrich der Große).

Hier lag der Hauptfehler Witthöfts in der Augustschlacht im Gelben Meer. Wenn schon der Befehl für die Flotte lautete, die Blockade zu durchbrechen und nach Wladiwostok zu gehen, so mußte Witthöft, einmal vom Feinde gestellt, die Schlacht durchschlagen und jeden andern Gedanken als den an Sieg oder Untergang fallen lassen. Dabei war die Lage selbst am Nachmittage, wenigstens vor dem unglücklichen Treffer auf „Zessarewitsch", durchaus nicht ungünstig für die Russen. Die 1. Division der Japaner war von zahlreichen Geschossen getroffen worden, die „Mikasa" allein hatte über 20 Treffer erhalten, eins der schweren Geschütze war außer Gefecht, der



Digitized by Google

Großmast war durchschlagen und ein besonders schwerer Treffer auf der vorderen Brücke hatte fast den gesamten Stab außer Gefecht gesetzt, in dem Verhalten der Japaner hatte sich verschiedentlich Unsicherheit gezeigt, doch Witthöft wies alle Vorschläge seines Stabschefs, der besseren Trefferwirkung halber näher an den Gegner heranzugehen, zurück, er wollte eben nicht siegen, nicht eigentlich kämpfen, sondern lediglich „seine Flotte vor Verlusten bewahren". So wurde der Augenblick zur Offensive versäumt, der moralische Zusammenbruch unabwendbar.

1 Linienschiff, 2 Große Kreuzer, 1 Kleiner Kreuzer und 4 Torpedoboote gingen durch die Flucht in neutrale Häfen verloren, schwer havariert doch gefechtsbrauchbar kehrten die übrigen Schiffe nach Port Arthur zurück. 38 Tote, 307 Verwundete betrug der Verlust der zurückkehrenden Schiffe, die Japaner hatten 69 Tote, 173 Verwundete, auf dem Flaggschiff „Mikasa" allein 126 durch Explosion nach einem Treffer. In dieser Schlacht muß es also Augenblicke gegeben haben, in denen der Entschluß zur energischen Offensive vieles, wenn nicht alles zugunsten der Russen hätte wenden können.

Dieselben Gründe, die die taktische Defensive und den Rückzug so gefährlich erscheinen lassen, sprechen für energische Ausnutzung des Sieges in der Verfolgung. Schon zur Zeit der Segelschiffe, deren Takelage nach dem Gefecht meist havariert war, kostete die Verfolgung, weniger energisch durchführbar als heute, dem Verfolgten erheblich mehr Schiffe als die Schlacht selbst. Bei Kap Barfleur verlor Tourville nicht ein Schiff, in der Verfolgung bei La Hogue und Cherbourg 15; 44 hatte er im ganzen, 15 wurden zerstört, 3 kamen nach Brest, 4 gerieten nach Pas de Calais, 22 nach St. Malo. Damit war der strategische Wert dieser Flotte vernichtet, bis zum Ende des Krieges konnte Frankreich den Engländern keine entsprechende Macht mehr entgegenstellen. Heutzutage, da man mit starken Maschinenhavarien, vor allem auf seiten des Besiegten rechnen muß, erhält die Verfolgung um so größere Bedeutung. Hierfür ist Tsushima ein glänzendes Beispiel, dem Denken noch so in Erinnerung, daß nähere Erörterung nicht notwendig erscheint. Einen kategorischen Imperativ muß sich jeder Führer aus Nelsons Worten Hotham gegenüber bilden: „Hätten wir zehn Segel genommen und dem elften erlaubt zu entkommen, trotz der Möglichkeit es zu erreichen, so würde ich das niemals eine gute Tat genannt haben." Auf der andern Seite erscheint für den Geschlagenen die Flucht vollends verderblich: „Sie bietet so wenig Aussicht auf Rettung, daß man sich fragt, ob es nicht mehr Wert hat, sein Leben so teuer als möglich zu verkaufen, statt zu fliehen."

Die besondere Bedeutung des kriegerischen Geistes für die Gestaltung der Seetaktik nach den jeweiligen Mitteln glauben wir in der Besprechung hierfür besonders charakteristischer taktischer Einzelheiten dargetan zu haben, die Reduzierung taktischer Ideen auf das Einfache und wirklich Erreichbare schien damit eng verbunden, wichtiger aber noch als die richtige Erkenntnis taktischer Probleme ist ihre Durchführung mitten im feindlichen Feuer in der Behauptung des kalten und nüchternen Urteils, des eisernen Willens zum Sieg trotz des moralischen Zwanges der Schlachtenereignisse. Dann erst gilt es in die Formel der im Frieden ermittelten taktischen Konstanten die gewaltigen Faktoren der Überraschungen, der Imponderabilien des Krieges einzusetzen, um die Gleichung des Erfolges zu erhalten. Das erfordert mehr als Erkenntnis und Intellekt, es erfordert Charakter, auf der See viel mehr noch als zu Lande, ist

Digitized by Google

doch der Admiral den Schrecken des Kampfes ebenso ausgesetzt wie der Matrose am Geschütz. Dabei überträgt sich das Verhalten des Flaggschiffs in Sekunden auf die ganze Linie; unmittelbarer als im Landkriege wirken die Entschlüsse des Führers auf die ganze Streitmacht.

In der Schlacht bei Mobile erlebte Farragut unter solchen Umständen den größten Augenblick seines Lebens.

„Im heftigen Feuer des nur wenige 100 m entfernten starken Forts, eine Minensperre vor sich, dahinter ein starker feindlicher Panzer, sein Vordermann und Leiter der Kolonne ganz versagend, eins seiner Panzerschiffe in unmittelbarer Nähe gesunken, der Weg nach vorn fast verlegt, zehn Schiffe hinter sich, alles im starken Pulverqualm, so war die Lage in diesem kritischen Augenblick. Das ganze steht auf dem Spiel, aber der Admiral schwankt keinen Augenblick" (Stenzel).

Das Folgende ist bekannt. Auf die Meldung der „Brooklin": „Seeminen voraus", lautet Farraguts sofort erteilter kurzer Befehl: „Zum Teufel mit den Minen, Volldampf voraus." Das Geschwader schließt dicht auf, die „Hartford" geht über die Sperre hinweg, während man Minen an den Schiffsboden anschlagen und die Zünder krepieren hört. Schwieriger als die richtige Erkenntnis dessen, was zu geschehen hat, ist hier die Schnelligkeit der Tat. Deshalb ist die verblüffende Einfachheit der genialen Führung, wie wir sie in den Großtaten der Seekriegsgeschichte erkennen, an sich weniger bewundernswert als die Energie ihrer Ausführung im entscheidenden Moment, zumal, wenn wir uns den Druck der Verantwortung vergegenwärtigen, der in solchen Augenblicken auf dem Führer lastet. „Absolut hoffnungsloser Ruin erwartet den Geschlagenen in einer Schlacht, deren Ausgang nicht ganz unentschieden ist, da gibt es nur ein entweder — oder" (Wilson).

Das gilt für die Schlacht der Zukunft.

Bei der im langen Frieden schwergewordenen Einschätzung der Kriegsimponderabilien ist nun die Tatsache sehr ernst zu nehmen, daß, während die berühmten Führer früherer Zeiten alle im Kriege groß geworden sind, für den Zukunftskampf die Kriegserfahrung fehlt; 1793 standen auf der englischen Liste der Admirale und Kommandanten solche, die noch unter Keppel Rodney, Howe gefochten hatten, in Gemeinschaft mit denen, die ihre Lorbeeren als die Begleiter von Hood, Jervis, Nelson, Collingwood erringen sollten.

Heutzutage muß in der Flottenpraxis ein gewisser Ersatz für den Mangel an Kriegserfahrung gesucht werden; für die richtige Einschätzung der moralischen Elemente des Seekrieges erscheint aber das Studium der Seekriegsgeschichte unerläßlich. Eindringlich beweist dieses, wie häufig ungesunde Grundsätze und Vernachlässigung des kriegerischen Geistes die militärische Haltung einer Flotte verhängnisvoll beeinflußt haben. Die in der Schlacht bei Toulon 1724 gezeigte allgemeine Untüchtigkeit und das mangelhafte Verhalten der englischen Kommandanten geben allen Offizieren die Lehre, wie notwendig es ist, den Geist durch Studium der Lagen, in die ein ausbrechender Krieg sie bringen kann, vorzubereiten und zu festigen, damit die Stunde des Kampfes sie nicht unvorbereitet findet und vielleicht in Unehre bringt. Die kassierten Kommandanten waren vorher äußerst angesehene Männer, aber Mangel an


Digitized by Google

geistiger Vorbereitung und militärischer Leistungsfähigkeit in Verbindung mit schlechter Führung durch den Admiral brachten den Mißerfolg (Mahan).

In Frankreich und England verließ man sich in dieser Epoche am liebsten auf Offiziere, die ein Menschenalter zuvor auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit gestanden hatten, und die Ergebnisse waren nicht sehr günstig.

Die Urteile der Kriegsgerichte jener Zeit spiegeln den Geist des Offizierkorps wieder, für den Mangel kriegerischen Denkens scheint ein französisches aus dem Jahre 1782 besonders bezeichnend: „Der Entschluß, dauernd nur mit einem Teil der Flotte anzugreifen, kann als ein Akt der Klugheit von seiten des Admirals angesehen werden, den ihm die anderweitigen Pläne des Feldzuges diktiert haben mögen" (de Grasse gegen Rodney 8. April 1782).

Dreimal hatte de Grasse versagt, sein Verhalten fand mit obigem Spruch auch noch offizielle Rechtfertigung.

Um 1666 machte die Mißachtung des taktischen Könnens unter Voranstellen der reinen Seemannschaft aus der holländischen Flotte einen Haufen bewaffneter Kauffahrer.

Bei der zunehmenden Kompliziertheit des technischen Betriebes der Spezialwaffen besteht heute die Gefahr, daß die Spezialberufswissenschaft einen zu großen Teil der Tätigkeit und des Denkens im Seeoffizierkorps absorbiert auf Kosten der taktischen Mitarbeit und Pflege des kriegerischen Geistes. Aus den Traditionen des Korps aber allein erwachsen die Führer. Ein Zeichen des Zeitgeistes, der Unterschätzung des rein militärischen Könnens ist es, wenn sich in einer Zeitschrift wie „Engineer" der Satz finden konnte: „In Zukunft ist der Maschinenraum nicht weniger geeignet als das Deck, die Nation mit Admiralen zu versehen."

In der Armee hat, unter andern Verhältnissen allerdings, auch der jüngste Offizier seinen Anteil an der Führung, er hat, wenn auch im kleinsten Kreise, taktische Aufgaben zu lösen. Wenn dies auch auf See nicht möglich erscheint, so muß doch die Kommandobrücke zur Kriegsvorbereitung auch des jüngsten Seeoffiziers nicht weniger nutzbar gemacht werden als der Geschützturm, die Kasematte, der Torpedo- und Funkenraum.

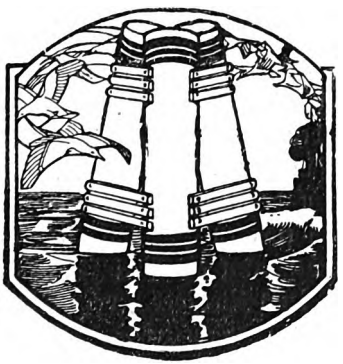
Gewisse taktische Ideen müssen Gemeingut des ganzen Korps werden, nur so erwächst eine Tradition des kriegerischen Gedankens. Nach Clausewitz aber hat sich das Offizierkorps anzusehen als „eine Art von Innung, in deren Ordnungen, Gesetzen und Gewohnheiten sich die Geister des Krieges forterben, von der aus sie sich verpflanzen auf das ganze Volk." Traditionen und praktische Erfahrungen, die Führer und Kommandanten im Ernstfalle aus dem Schatz persönlicher Erinnerungen und Erlebnisse schöpfen lassen, sind nach Köster die Hauptträger einer kriegsmäßigen Durchbildung.

Nächstdem wird die theoretische Kriegsvorbereitung des Seeoffizierkorps auf eine eingehende Würdigung der Führereigenschaften der großen Seekriegshelden nicht verzichten können. Die Waffen, mit denen Suffren focht, sind veraltet, aber die Erfolge, die er durch seine Beharrlichkeit und seine Unerschöpflichkeit in Auskunftsmitteln errang, gehören zu den unsterblichen Lehren der Geschichte. Welches Beispiel kriegerischen Geistes bietet ein Jervis, sein kaltes, gesundes und rasches, sachkundiges Urteil, seine

Digitized by Google

starre, unbeugsame Entschlossenheit, Erfolg zu haben, und alles dies im Verein mit völligem Freisein von Furcht vor Verantwortung. Während wir später Napoleon klagen hören: „Wo haben die französischen Admirale es gelernt, daß man Krieg führen könnte, ohne etwas aufs Spiel zu setzen?" schreibt Nelson in einem Brief an Sir Hyde Parker: „Die Maßregel mag für kühn gehalten werden, aber ich bin der Ansicht, die kühnsten Maßregeln sind die sichersten." Der Krieg bleibt zwar die beste Schule für Führer und Mannschaft, dann ist es aber zu spät, es muß in der Friedensvorbereitung alles geschehen, was die Lehren des Krieges ersetzen kann. Das kann nur der kriegerische Geist des Offizierkorps.

Das Ziel sei kurz genannt mit den Worten des Feldmarschalls v. der Goltz beim Stapellauf des Linienschiffes „Friedrich der Große": „Stets fertig zum Angriff wie das Heer deines Ahnherrn, der seinen Reitergeschwadern befahl, »die preußische Kavallerie attackiert allemal zuerst«. Möge auch dir, möge der ganzen deutschen Flotte dies Königswort in der Schlacht zum Wahlspruch werden!"



Digitized by Google

# Fortschritte in der Schiffshygiene während des 19. Jahrhunderts.*)

Von Marine-Generalarzt Prof. Dr. Reinhold Ruge.

Das Leben an Bord der alten Kriegschiffe zu Beginn des 19. Jahrhunderts unterschied sich nur in der englischen Marine in einem Punkte gegen frühere Zeiten: nämlich im Punkte der Verpflegung. Im übrigen war alles beim alten geblieben. Die Schiffe waren als Segelschiffe unbedingt abhängig von Wind und Wetter, die Dauer der einzelnen Seeturns daher im voraus nicht zu bestimmen. Die hohen Zwei- und Dreidecker waren mit Menschen überfüllt. Bequemlichkeiten irgendwelcher Art gab es nicht.

Zwar hatte man allmählich erkannt, daß ein derartiges Zusammendrängen von Menschen wie auf den alten Schiffen des 18. Jahrhunderts, wo unter Umständen nur 2,2 cbm**) Raum auf den Kopf der Besatzung kamen, mehr Schaden als Nutzen stiftete, und in England wurde schon 1805 gesetzlich bestimmt, daß wenigstens auf den Auswandererschiffen für den Kopf mindestens 5 cbm**) Raum vorhanden sein müßte, aber die Unterkunft der Seeleute auf Kriegschiffen wurde davon nicht berührt.

Eine wesentliche Besserung trat erst ein, als man vom Holz- zum Eisenschiffbau überging. Schiffe ließen sich aus Eisen nicht nur größer, sondern auch dichter als aus Holz herstellen, gewährten infolgedessen mehr Raum und machten nicht mehr so viel Wasser wie die alten Holzschiffe. Aber zunächst erschien dieser Fortschritt in technischer Beziehung nicht immer als ein solcher in hygienischer Beziehung. 1858 werden zum ersten Male in den englischen Sanitätsberichten eiserne Schiffe erwähnt. Das Urteil, das über sie gefällt wird, ist allerdings recht ungünstig. „Die eisernen Schiffe waren im Vergleich zu den hölzernen unerträglich und für Kranke von entschiedenem Nachteil. Auf dem eisernen Hospitalschiff »Assistance« steigerte sich z. B. die Temperatur in den Zwischendecken am Perl-Fluß auf 35½° C, so daß man keine Zeit zur Fortschaffung der Leichen Verstorbener gewinnen konnte, da sie schon nach 12 Stunden enormes Fäulnis-Emphysem zeigten" (Friedel). Wenn nun auch gar kein Zweifel darüber bestehen kann, daß eiserne Schiffe in technischer und militärischer Beziehung hölzernen Schiffen weit überlegen sind, so ließ sich doch auch später in hygienischer Beziehung nicht immer dasselbe sagen. Eisenschiffe sind gute Wärmeleiter, also im Winter kalt und im Sommer heiß. Wenn sich diese Übelstände nun auch durch Dampfheizung und Ventilation bis zu einem gewissen Grade mildern lassen, so lassen sie sich doch nicht vollständig beseitigen, und namentlich die kalten Außenwände der Wohnräume, an denen sich die Luftfeuchtigkeit tropfbar flüssig niederschlägt, disponieren zu Erkältungskrankheiten jeder Art. So hebt sowohl der Marine-Sanitätsbericht von 1893/95 als auch der von 1895/97 hervor, daß auf den damals neuen, ganz aus

*) Auf die hygienischen Verhältnisse, die der Kriegschiffbau des 20. Jahrhunderts geschaffen hat, soll hier nicht eingegangen werden.

**) Diese Zahlen dürfen aber nicht etwa als der zur Verfügung stehende Luftraum angesehen werden.

Digitized by Google

Eisen und Stahl gebauten Schiffen der „Brandenburg"-Klasse viel mehr Erkältungskrankheiten als auf den anderen Schiffen vorkamen. Es heißt da: „Aus der Übersicht geht hervor, daß die »Brandenburg«-Klasse in den durch die hygienischen Verhältnisse an Bord besonders beeinflußten Krankheitsgruppen I bis V und IX bis XII*), mit Ausnahme der Gruppe X, bei weitem den größten Zugang gehabt hat. Die Gründe für diese Tatsachen sind unschwer zu erklären, wenn man die ungünstigen Lebensbedingungen auf den neuen Schiffen mit ihren verhältnismäßig engen, feuchten Wohnräumen, ihrer hohen Temperatur in allen Räumen, ihrer unzureichenden Ventilation und den ausgedehnten, lärmenden maschinellen Einrichtungen vergleicht mit denjenigen auf den alten Kreuzerfregatten und Panzerschiffen, die in größeren, besser zu lüftenden Wohnräumen mit gleichmäßigerer, kühlerer Temperatur einen gesünderen Aufenthalt darbieten."

Die in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts erbauten eisernen Schiffe der „Kaiser Friedrich"-Klasse boten mit ihren hohen, geräumigen und gut ventilierten Wohn-, Heiz- und Maschinenräumen viel gesündere Unterkunft und damit auch den besten Gesundheitsstand. Bei Berücksichtigung der einfachsten hygienischen Forderungen ließen sich also auch eiserne Schiffe mit guten hygienischen Verhältnissen bauen.

Es wirkte also im 19. Jahrhundert die Verbesserung des Schiffbaues nicht immer günstig auf die Unterbringung der Mannschaften und ihre Gesundheit ein. Es kamen aber wesentliche Verbesserungen in sozialer Beziehung hinzu, die im Laufe des Jahrhunderts allmählich aus dem mißachteten Kriegschiffmatrosen des 18. Jahrhunderts ein anerkanntes Mitglied der menschlichen Gesellschaft machten. Denn im Anfang des 19. Jahrhunderts stand das Gewerbe eines Kriegschiffmatrosen immer noch auf der Grenze zwischen den ehrlichen und unehrlichen Gewerben, weil durch das Pressen nach wie vor viel Gesindel der schlimmsten Art an Bord der Schiffe gebracht wurde. Das änderte sich erst, als in England durch einen Parlamentsbeschluß das Pressen für ungesetzlich erklärt wurde und an seine Stelle das Werbesystem trat. Auch erhielten im Anfang des 19. Jahrhunderts die englischen Seeleute Uniformen. Trotz alledem begegnete man noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts in der englischen Marine Gebräuchen, die zeigen, aus wie minderwertigem Material auch da noch die Mannschaft an Bord der Schiffe bestand. Die auf die Wachtschiffe gebrachten und durch Handgeld angeworbenen Rekruten bekamen zu Anfang nur einen einzigen schlechten Uniformanzug, weil man fürchtete, sie könnten unmittelbar nach Empfang des Handgeldes wieder desertieren. Sie waren daher bei schlechtem Wetter, wenn sie beim Bootsdienst durchnäßt worden waren, gezwungen, ihren Anzug durch ihre eigene Körperwärme zu trocknen. Erst wenn sie sich als zuverlässige Leute erwiesen und ein gewisses Guthaben bei der Schiffskasse hatten, erhielten sie nach und nach mehr Kleider.

*) Gruppe I. Allgemeine Krankheiten (darunter Gelenkrheumatismus und Hitzschlag).
" II. Krankheiten des Nervensystems (darunter Neurasthenie).
" III. " der Atmungsorgane.
" IV. " " Zirkulationsorgane (darunter Herzkrankheiten).
" V. " " Ernährungsorgane (darunter Mandelentzündungen).
" IX. Ohrenkrankheiten.
" XI. Krankheiten der Bewegungsorgane (darunter Muskelrheumatismus).
" XII. Mechanische Verletzungen.

Digitized by Google

So mangelhaft dieses Rekrutierungssystem nun auch war, so hatte es doch den Vorteil, daß jene alten und verkommenen Menschen, die im 18. Jahrhundert die englischen Kriegschiffe bevölkerten, ausgemerzt wurden und daß es nicht mehr möglich war, Verbrecher aus den Gefängnissen und Bummler von der Straße zu holen. Durch die Verbesserung der Verpflegung und Wasserversorgung wurde eine allgemeine Hebung der Lebenshaltung an Bord ermöglicht, so daß in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Kriegschiffmatrose als ein vollwertiges Mitglied der menschlichen Gesellschaft erscheint. Weiterhin wurde die Stellung namentlich der französischen und deutschen Kriegschiffmatrosen durch die Einführung der allgemeinen Dienstpflicht wesentlich gehoben, und seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts findet man daher nur noch kräftige junge Leute unter den Mannschaften der Kriegschiffe.

Inzwischen war aber ein Faktor erschienen, der das Leben der Seeleute langsam, aber von Grund aus umgestalten sollte: die Dampfkraft.

Zugleich mit ihr erschien auch eine ganz neue Besatzungskategorie mit neuen Berufskrankheiten: das Maschinenpersonal. Die Maschine, die Kessel und die Kohlenbunker nahmen Platz weg. Aber die Besatzungen mußten trotzdem zunächst vermehrt werden, denn Takelage und Armierung blieben dieselben wie früher. Es wurde also zunächst enger und unbequemer an Bord, denn die Maschine mit ihren Radkasten und über Wasser liegendem Gestänge teilte das Schiff in zwei Teile. Erst mit Einführung der Schiffsschraube, deren Welle unter der Wasserlinie lag, ließen sich die alten durchlaufenden Decks wieder herstellen. Zwar kürzte die Dampfkraft die Seereisen immer mehr ab, machte die Schiffe unabhängiger von Wind und Wetter, gestattete ein häufigeres Anlaufen von Häfen und Nehmen von Frischproviant, brachte dafür aber für einen Teil der Besatzung nicht nur einen ausschließlichen Unterdecksdienst, sondern auch ein Schlafen in überhitzten Räumen mit sich. Temperaturen von 75° C in den Heizräumen französischer Kriegschiffe waren in den Tropen in der Mitte des 19. Jahrhunderts keine Seltenheit. Die nächste Folge dieser Verhältnisse war das Auftreten von zahlreichen Hitzschlägen und Heizerselbstmorden — meistens durch Überbordspringen — infolge von geistigen Störungen, die ihre Ursache in der ungeheuerlichen Hitzewirkung hatten.

Diese Verhältnisse verlangten also dringend Abhilfe. Eine Verbesserung war aber nur möglich durch Ventilation. Zwar hatten schon die alten Schiffe in der letzten Hälfte des 18. Jahrhunderts zum Teil Ventilationseinrichtungen gehabt, sie aber teils wegen ihrer Unhandlichkeit, teils deshalb wieder aufgegeben, weil sie die auf sie gesetzte Hoffnung, nämlich die Beseitigung des Skorbuts, nicht erfüllt hatten. Man behalf sich also wieder mit Windsegeln und Windsäcken. Diese Einrichtungen genügten aber bei den Dampfschiffen nicht mehr, und man nahm daher die Versuche mit künstlichen Ventilationseinrichtungen wieder auf. Es kamen aber noch andere Gründe hinzu, die dem Bestreben nach Verbesserung der Ventilation günstig waren.

Da man nämlich im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts anfing, mit dem unklaren Begriff des „Miasmas" stärker zu arbeiten und den noch unklareren Begriff der „nautischen Infektion" dazu erfand, und da man fernerhin davon überzeugt war, daß man mit Hilfe der Ventilation die Verbreitung ansteckender Krankheiten verhindern und infizierte Schiffe assanieren könnte, so kamen auch diese Ansichten den Bestrebungen,

Digitized by Google

die Ventilation zu verbessern, zugute. Namentlich die Franzosen nahmen sich der Ventilation an und schufen manche Verbesserung. Sie suchten sowohl die natürliche Ventilation im Schiffe zu verstärken als auch durch künstliche Luftzufuhr, Pulsation und Aspiration, die Luft im Schiffe und namentlich in den Heiz- und Maschinenräumen zu verbessern. Fonssagrives führt in seiner 1856 erschienenen „Schiffshygiene" allein ein Dutzend verschiedener Ventilatoren und Systeme an. Trotzdem blieb die Ventilation ein Schmerzenskind der Schiffshygiene, und selbst der hochentwickelten Technik des 20. Jahrhunderts ist es noch nicht möglich gewesen, in dieser Beziehung das Gewünschte zu erreichen.

Das hat seinen Grund in folgendem: Auf Veranlassung Napoleon III. wurden während des Krimkrieges die ersten gepanzerten schwimmenden Batterien gebaut, die sich 1855 bei der Beschießung von Kinburn so gut bewährten, daß 1859 das erste französische Panzerschiff „Gloire" nachfolgte. Dem alten Holzschiff waren einfach Seitenpanzer aufgelegt worden. Später ging man zum Bau gepanzerter Kasematten und geschlossener Panzertürme über, um schließlich die ganze Wasserlinie und die vitalen Teile des Schiffes nicht nur durch Seitenpanzer, sondern auch noch durch Panzerdecks zu schützen. Hand in Hand mit der Entwicklung des Rammsporns und der Torpedowaffe ging der Einbau zahlreicher wasserdichter Schotten. Die freien durchgehenden Decks verschwanden, und an ihre Stelle trat ein System wasserdichter Zellen und Räume. Um in diese in und unter der Wasserlinie liegenden, zum Teil von Panzerwänden umschlossenen Räume frische Luft bringen zu können, mußten Panzerschotten und Panzerdecks öfters durchbrochen werden, wenn nicht für jede wasserdichte Abteilung immer eine besondere Ventilationsmaschine aufgestellt werden sollte. Begreiflicherweise mußte das öftere Durchbrechen von Panzerdecks und Panzerschotten aus militärischen und technischen Gründen vermieden werden. Das Aufstellen einer besonderen Ventilationsmaschine für jede wasserdichte Abteilung war aus Gründen der Gewichtsersparnis häufig nicht angängig, und dadurch wurde es vielfach nicht möglich, eine genügende Ventilation zu schaffen.

Bessere Fortschritte machte trotz Panzerdeck und Panzerschott die Heizung der Schiffe.

Noch bis in das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts hinein hatte man sich mit dem Aufstellen von Öfen begnügt, die bei schlingerndem Schiff entweder weggenommen werden mußten oder nicht geheizt werden konnten; ja, die Polarfahrer suchten die bewohnten Schiffsräume durch glühende Kanonenkugeln zu heizen. Aber erst in den 80er Jahren erschienen die ersten Dampfheizungen an Bord und mit ihnen zusammen das elektrische Licht, das die ewig in cardanischen Aufhängungen schlingernden Petroleumlampen und Stearinkerzen ersetzte.

Ein ungeheurer Schritt vorwärts war die Einführung einer menschenwürdigen Verpflegung, in der englischen Marine bereits im Jahre 1791, in der französischen Marine 1806 und 1813, wenn sie auch erst im Jahre 1874 weiter verbessert wurde. In gleicher Weise gelang es der Technik, die oft unerträgliche Wasserkalamität früherer Zeiten zu beseitigen.

Zwar war es schon im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts den Bemühungen von Lind, Poissonier und Irving gelungen, Destillierapparate zu konstruieren, die

Digitized by Google

ein leidlich brauchbares Wasser in mäßiger Menge lieferten, indessen zufrieden war man auf die Dauer mit diesen Apparaten doch nicht. Sie erforderten zu viel Raum und zu viel Bedienung. Infolgedessen wurden sie wieder abgeschafft. Dazu kam, daß bereits im Anfang des 19. Jahrhunderts Stimmen laut wurden, die das destillierte Wasser trotz der gegenteiligen Erfahrungen von Cook, Phipps und Bougainville für gesundheitsschädlich erklärten. Man ging also wieder zur alten Art der Wasserversorgung über, und da bedeutete denn die Erfindung der eisernen Wasserkasten (tanks)*) im Jahre 1815 einen ganz erheblichen Fortschritt. 1825 wurden sie auch in der französischen Marine eingeführt. Die Entscheidung im Kampfe zwischen destilliertem Wasser und der alten Art der Wasserversorgung fiel in der französischen Marine im Jahre 1845 durch Annahme des Destillierapparates von Peyre und Rocher, der imstande war, täglich etwa 3 Liter Wasser pro Kopf zu liefern.

Nun trat allerdings in der französischen Marine das ein, was bereits im Anfang des 19. Jahrhunderts zu Unrecht behauptet worden war: das destillierte Wasser wirkte gesundheitsschädlich. Es wurde nämlich und zwar ausschließlich auf den Dampfern der französischen Marine — sehr selten auf Segelschiffen — und da wieder vorwiegend in den Tropen, eine eigentümliche Krankheit beobachtet, die Fonssagrives noch 1856 als colique nerveuse endémique des pays chauds bezeichnete und auf miasmatische Infektion zurückführte, obgleich schon Segond 1837 behauptet hatte, daß es sich bei dieser Krankheit um eine Bleivergiftung handelte. Erst Lefèvre wies 1854 überzeugend nach, daß diese nervöse Kolik in der Tat eine Bleivergiftung war, die dadurch zustande kam, daß das Wasser in dem Destillierapparat von Peyre und Rocher zum Teil durch Röhren aus Blei ging und daß fernerhin die Zinngeschirre der Mannschaft bis zu 50 Prozent Blei enthielten. Auch in den Lötungen der Konservenbüchsen und in den Konserven selbst konnte er Blei nachweisen. Auf der englischen Flotte fehlte die Bleikolik, weil es weder Bleiröhren in den dort gebrauchten Destillierapparaten noch auch bleihaltige Zinngeschirre gab. Als 1858 das Blei aus den Destillierapparaten und Eßgeschirren der französischen Marine entfernt wurde, hörte auch die colique nerveuse endémique des pays chauds auf, der namentlich Heizer und Maschinisten**) bis dahin zahlreich zum Opfer gefallen waren.

Einwandfreies destilliertes Wasser in genügenden Mengen wurde schließlich doch erst im Zeitalter der Dampfschiffe durch die Apparate von Perroy (Frankreich) und Normandy erzeugt. Der letztere Apparat war in der englischen und der deutschen Marine gebräuchlich. Er hatte ebenso wie derjenige von Perroy den Vorteil, daß er das Destillat durch Luftzufuhr verbesserte, das destillierte Wasser gleich abkühlte und ihm durch ein Kohlenfilter den unangenehmen brenzlichen Geschmack nahm. Allerdings kochte bei Seegang auch dieser Apparat über, so daß er schließlich in der Neuzeit von dem viel leistungsfähigeren Hennebergschen verdrängt wurde.

*) Vasco da Gama, der viel unter Wassermangel zu leiden hatte, lernte in Melinde bei den Eingeborenen viereckige, mit Kokosschnüren zusammengebundene und durch Harz gedichtete Wasserkasten kennen, die die eingeborenen Seefahrer „tenki“ nannten. Strandes ist der Ansicht, daß der englische Ausdruck „tank“ daher stammt.

**) Wegen der häufigen Erkrankung des Maschinenpersonals an nervöser Kolik bezeichnete With noch 1858 die an Bord befindlichen Steinkohlen als deren Ursache.

Digitized by Google

Ähnlich wie mit der Wasserversorgung ging es mit der Branntweinplage. Auch hier dauerte es bis zum Jahre 1825, ehe die ungeheure Branntweinmenge*), die bis dahin in der englischen Marine als Kings oder Queens allowance von Staats wegen täglich ausgegeben worden war, durch Tee und Kakao ersetzt wurde. „Alte Seebären und trunksüchtige Bramarbasse prophezeiten damals den Ruin der Flotte durch solche Maßregeln. Aber es blieb bei der Neuerung, und die Flotte wurde von den größten Trunkenbolden purifiziert" (Friedel). Wie lange aber die Folgen dieser offiziellen Alkoholvergiftung nachgewirkt haben, läßt sich aus den alten englischen Marine-Sanitätsberichten ersehen. Noch in den Jahren 1830 bis 1861 betrug der Zugang an Delirium tremens in der englischen Marine durchschnittlich jährlich 2,8 ‰ und stieg 1860 auf der australischen Station sogar auf 18,1 ‰!

Auch in der französischen Marine, die ihre zweite Verpflegungsverbesserung 1813 erhielt, blieb die Menge des offiziell verausgabten Alkohols noch ziemlich groß. Die Mannschaft bekam zum Frühstück 60 ccm, d. h. also etwa ein Weinglas, Branntwein oder Rum, zum Mittag und Abendessen je 1/4 Liter Wein und als Zusatz zum Trinkwasser täglich pro Kopf noch 25 ccm Branntwein oder Rum. Ja, das Maschinenpersonal erhielt pro Kopf und Wache eine Branntweinzulage von 12 ccm und eine solche von 0,23 Liter Wein, so daß ein Heizer schließlich auf ein offizielles Quantum von 109 ccm Branntwein und etwa 1 Liter Wein täglich kommen konnte. — Diese Bestimmungen ließ das Reglement von 1874 noch in Kraft.

Obgleich dieses Reglement von 1874 die hohen Alkoholmengen noch bestehen ließ, so bedeutete es trotzdem einen ungeheuren Fortschritt in der Verpflegung, denn es stellte die Verpflegung auf wissenschaftliche Grundlage. Die Portionssätze entsprachen den für eine einwandfreie Ernährung von Pettenkofer und Voit berechneten Kalorienwerten. In der deutschen Marine war die Verpflegung in gleicher Weise schon früher geregelt worden. Mit der weiteren Entwicklung der Konservenindustrie wurden die Konserven billiger und konnten daher zur Mannschaftsverpflegung herangezogen werden. Dadurch wurde eine abwechslungsreiche Kost ermöglicht. Große Schwierigkeiten machte noch bis in das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts das Backen von Frischbrot auf den Kriegschiffen. Das läßt sich daraus erkennen, daß noch im Marine-Sanitätsbericht von 1879/80 und im Marine-Verordnungsblatt von 1880 ausführliche Anweisungen und Berichte über die Versuche, Frischbrot an Bord zu backen, zu lesen sind.

Kühlräume und Eislasten treten auf Kriegschiffen erst zu Ende des 19. Jahrhunderts in Erscheinung.

Am günstigsten in bezug auf Verpflegung waren die großen Passagierdampfer gestellt. Hier konnte, da Platz und Geld für die nötigen Einrichtungen immer vorhanden war, bereits im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts eine Verpflegung wie an Land gewährt werden.

Die Krankenbewegung und Sterblichkeit, die noch Ende des 18. Jahrhunderts auf den damaligen Kriegsflotten eine ungeheure gewesen war und z. B. auf der englisch-westindischen Flotte 1780/81 zu einer Sterblichkeit von 12,5 Prozent geführt

*) Täglich 1/4 Liter pro Kopf.

Digitized by Google

hatte*), war zwar nach Änderung der Verpflegung im Jahre 1791 ganz erheblich heruntergegangen, erreichte aber später hin und wieder — namentlich in Westafrika — vorübergehend dieselbe Höhe wie früher. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts ist allerdings eine ständige und ganz erhebliche Abnahme der Erkrankungen und der Sterblichkeit auf den Flotten aller Kulturstaaten zu bemerken. Die Gründe hierfür sind folgende: fortlaufende Verbesserung der Verpflegung und Wasserversorgung, Verbesserung der Unterkunft, Abkürzung der Seeturns und Verkürzung der Dauer der Bordkommandos. Noch bis zum Jahre 1860 blieben die Besatzungen manchmal 3 bis 4 Jahre an Bord und selbst auf der ungesunden westafrikanischen Station 3 bis 3½ Jahr. Später wurde die Dauer eines westafrikanischen Kommandos in der deutschen Marine auf ein Jahr herabgesetzt. Ferner trug zur weiteren Abnahme der Erkrankungen und der Sterblichkeit der Umstand bei, daß die ärztlichen Kenntnisse und die ärztliche Ausrüstung besser geworden waren und daß es dadurch ermöglicht wurde, Kranke an Bord mit Aussicht auf Wiederherstellung zu behandeln,**) was ja noch im 18. Jahrhundert in den meisten Fällen aussichtslos gewesen war. Auch brauchte man nicht mehr zu fürchten, daß Kranke, die im Ausland ausgeschifft worden waren, in den dortigen Lazaretten mit einer meist tödlich endenden Ruhr angesteckt wurden, wie das im 18. Jahrhundert z. B. in Westindien die Regel war.

Auch gab es seit dem Jahre 1835 in der englischen Marine eine offizielle Krankenverpflegung.

Schließlich ging man in Deutschland dazu über, bei der Aushebung und Einstellung und bei der später erfolgenden Bordkommandierung alle gesundheitlich nicht ganz einwandfreien Leute auszumerzen, so daß durch dieses wiederholte Aussieben nur noch gesunde Menschen an Bord kamen.

Aber auch die gefürchteten Seefahrerkrankheiten: Skorbut, Typhus und Flecktyphus sowie Ruhr hörten namentlich im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts allmählich auf als Epidemien an Bord der Kriegschiffe aufzutreten, und damit ging eine weitere Abnahme der Erkrankungshäufigkeit und Sterblichkeit einher. Nun darf man aber nicht glauben, daß der Skorbut sofort nach Verbesserung der Verpflegung aufgehört hätte, das war nicht der Fall. Man hielt es nämlich zunächst nicht für nötig, die Zitronensäure, die man sehr wohl als Vorbeugungsmittel gegen den Skorbut kannte, den Schiffen mitzugeben. Erst in der Zeit nach den napoleonischen Kriegen wurde die Zitronensäure in der englischen und gar erst 1856 offiziell in der französischen Marine eingeführt. Auch diese sanitäre Maßregel vermochte bis ins letzte Drittel des 19. Jahrhunderts hinein den Skorbut noch nicht völlig aus den Flotten zu bannen. Hatte doch die alte „Arcona" trotz guter Verpflegung (gut im Sinne der damaligen Zeit) und Ausgabe von Zitronensaft in den Jahren 1859 bis 1862 ganz erheblich unter Skorbut zu leiden. Fälle allerdings, wie derjenige der spanischen Fregatte „La Blanca", die 1866 nach der Beschießung von Valparaiso auf der Heimfahrt nach Ferrol unter

*) Die Sterblichkeit in der deutschen Marine in Westindien betrug 1909/10 1,3 ‰. In der französischen Marine überhaupt von 1890 bis 1896 nach Vincent 11 ‰.

**) Von dem Lazarett der alten „Gazelle" 1874/75 heißt es im „Marine-Sanitätsbericht", als es aus dem Zwischendeck in die Batterie verlegt worden war: „und war hier die größere Trockenheit und bessere Ventilation von entschieden günstigem Einfluß auf den Verlauf der Fieber und besonders auf die Heilung von Verletzungen und Geschwüren".

Digitized by Google

450 Mann 229 Skorbutfälle mit 19 Prozent Sterblichkeit zu verzeichnen hatte, gehörten selbst damals zu den Ausnahmen.

Erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts verschwand der Skorbut dank der weiteren Verbesserung der Verpflegung durch brauchbare Konserven und der erheblichen Verkürzung der Seeturns durch die immer mehr wachsende Geschwindigkeit der Schiffe. In einer Form allerdings, der sogenannten Segelschiff-Beriberi, hat sich der Skorbut auf Segelschiffen, die Reisen von 90 bis 150 Tage hatten, noch bis in die neuste Zeit hinein gehalten. Auch diese Krankheit ist eine Folge einseitiger Ernährung. Es hat sich nämlich herausgestellt, daß in den bei zu hoher Temperatur sterilisierten Fleischkonserven Nahrungselemente zerstört werden, die zur Erhaltung der Gesundheit nötig sind. Sind aber Seeleute Wochen und Monate auf eine solche Nahrung angewiesen, so kommt es bei ihnen zu Ausfallerscheinungen, die teils der Beriberi, teils dem Skorbut ähneln.

Noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts waren die Besatzungen von Kriegs- und Handelsschiffen neben dem Skorbut durch eine Reihe ganz bestimmter Infektionskrankheiten dezimiert worden. Es waren das: Typhus, Flecktyphus und Ruhr. Die Entwicklung der allgemeinen Hygiene und die Hebung der gesamten Lebenshaltung haben auch hierin Besserung geschaffen. Von wesentlichem Einfluß in dieser Beziehung war das Verbot des „Pressens". Dadurch wurde es unmöglich gemacht, die Genesenden aus den Krankenhäusern und die Verbrecher aus den Gefängnissen an Bord zu holen. Diese Leute waren es, durch die ständig Typhus und Flecktyphus an Bord eingeschleppt wurden. Denn beide Krankheiten rafften noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts die Insassen der unreinlichen Krankenhäuser und Gefängnisse hinweg. Als man diese Infektionsquelle erkannt und zugleich anerkannt hatte, daß Typhus und Flecktyphus nicht von selbst an Bord entständen, sondern eben von Land aus unter irgendeiner Form immer wieder an Bord eingeschleppt wurden, gelang es schließlich, dieser Krankheiten Herr zu werden. Das ist allerdings nur sehr allmählich gegangen.*) Bis zum Jahre 1861 wurden an Bord der englischen Kriegschiffe, namentlich auf der heimischen und auf der Mittelmeerstation, wiederholt ausgedehnte Typhusepidemien beobachtet. Berüchtigt als Typhusnest war namentlich das Kadettenschulschiff „Britannia", auf dem besonders die Neulinge und Rekruten erkrankten. Erst 1859 kam man dahinter, daß der Typhus regelmäßig aus Gosport an Bord geschleppt wurde, wo er häufig war. Erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts trat infolge des großen Aufschwungs der öffentlichen Gesundheitspflege eine wesentliche Abnahme der beiden Krankheiten in den Kulturländern ein, so daß große Typhus- und Flecktyphus-Epidemien wie vor 130 Jahren auf den Kriegschiffen nicht mehr vorkamen.**) In der deutschen Marine wurde

*) Noch 1858 konnte man in der damals erschienenen „Gesundheitspflege auf Seeschiffen" von With lesen: „Das Typhusmiasma ist leider eine notwendige Folge jeder Luftverderbnis . . . Das aber wissen wir, daß Mangel an Erneuerung der Luft und beliebige Anhäufung von Menschen in geschlossenen Räumen dasselbe zu jeder Zeit hervorzurufen imstande ist und dieses sogar mit mathematischer Sicherheit."

**) Einzelne Fälle oder Gruppen von Typhusfällen kamen natürlich bis zum Ende des 19. Jahrhunderts überall da an Bord vor, wo Typhus an Land weit verbreitet ist und die Leute sich an Land anstecken konnten. Das geschah regelmäßig im Mittelmeer, in Ostasien und in Nordamerika.

Digitized by Google

1879/80 die letzte große Typhusepidemie auf „Barbarossa" beobachtet. Zur Zeit hat die französische Marine noch am meisten unter Typhus zu leiden. Von 1900 bis 1910 kamen in der französischen Marine 6378 Typhusfälle mit 850 Todesfällen vor, weil in Frankreich der Typhus sehr viel mehr als in Deutschland und England verbreitet ist.

Aber zwei andere Infektionskrankheiten, und zwar zwei tropische, waren es, die bis zu Ende des 19. Jahrhunderts in gefährlicher Weise unter den Seeleuten gewütet haben, nachdem die Epidemien von Typhus, Flecktyphus und Ruhr an Bord zur Seltenheit geworden waren. Es sind das Malaria und Gelbfieber.

Die großen Verluste, die die englische Marine durch diese beiden Krankheiten, namentlich während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, erlitt, waren durch die Überwachung und Bekämpfung des Sklavenhandels an der westafrikanischen Küste und die über die ganze Erde ausgedehnten Vermessungsarbeiten verursacht. Dazu kam, daß das Chinin erst im Jahre 1822 hergestellt wurde, daß vordem die schwierig zu nehmende pulverisierte Chininrinde an seiner Stelle in Gebrauch war und daß beide Medikamente geradezu unerschwinglich teuer waren. Kostete doch 1822 das Kilo Chinin 1370 ℳ, 1879 noch 410 ℳ, und erst 1888 fiel sein Preis auf 75 ℳ. Im Jahre 1866 wurde auf der Insel Mauritius das Gramm Chinin mit 1 £ bezahlt! Auch waren die guten Ratschläge, die Lind und Blane bereits im 18. Jahrhundert für die Behandlung und Verhütung der Malariafieber gegeben hatten, wieder in Vergessenheit geraten, und die Opfer der Malaria rechneten daher nach Hekatomben. So sehen wir 1859 die Expedition des Kapitän Tuckey am Unterlauf des Kongo durch die Malaria zugrunde gehen und von den auf den drei Schiffen der berüchtigten Niger-Expedition des Jahres 1842, „Albert", „Wilberforce" und „Soudan", befindlichen 145 Europäern 130 an Malaria erkranken und 40 davon sterben. Die Sterblichkeit überhaupt auf den Schiffen an der westafrikanischen Küste in den Jahren 1830 bis 1861 schwankte zwischen 1424,7 ‰ im Jahre 1843 und 2158,6 ‰ im Jahre 1867, die Sterblichkeit nach Abzug aller Unglücksfälle zwischen 125,2 ‰ im Jahre 1837*) und 20,8 ‰ im Jahre 1858, d. h. wir haben hier im Jahre 1837 noch eine ebenso hohe Sterblichkeit wie 57 Jahre früher auf der englisch-westindischen Flotte. Recht gut in den Rahmen dieser Verhältnisse paßt die nachfolgende kurze Notiz, die ich Exzellenz Coerper verdanke. Von den Verlusten, die der Vermessungsdienst verursachte, entwarf Washington 1838 folgendes Bild: „Diese Riesenaufnahme, die die Küsten von Ost- und Westafrika von der Landenge von Suez (Suweis), um das Kap der guten Hoffnung herum, bis zur Meerenge von Gibraltar umfaßt, ist mit Blut gemacht worden. Zweimal mußte Captain Owen seine Offiziere und Mannschaft ersetzen."

In Westafrika an Land sah es noch schlimmer aus. So starben z. B. in den Jahren 1823 und 1824 an der Goldküste in Cape Coast Castle von 42 Soldatenfrauen und 67 Soldatenkindern im Laufe eines Jahres 29 Frauen und 41 Kinder. Von 131 Mann, die im März 1824 landeten, starben fast alle nach wenigen Monaten. Von weiteren 33 Mann, ebenfalls im März ausgeschifft,

*) 1881 bis 1897 betrug die Sterblichkeit der englischen Beamten an der Goldküste 75,8 ‰, in Lagos 53,6 ‰; 1903 bis 1907 fiel sie von 28 ‰ (1905) auf 14 ‰.

Digitized by Google

lebten im Dezember noch 6, von 101 Anfang Juli Angekommenen noch 56. Der Berichterstatter, Acting Surgeon, John Bell, schreibt: „Ich hoffe, daß ich nie wieder solche Erfahrungen wie dies Jahr zu machen brauche, wo ich oft den Vater, die Mutter und vier oder fünf Kinder fieberkrank in einer erbärmlichen kleinen Hütte sterben sah, ohne daß sie imstande gewesen wären, sich gegenseitig helfen oder ihre Qualen lindern zu können." 1825 starben in Sierra Leone von Mai bis Dezember 33 Prozent der englischen Soldaten, in Gambia sogar 53 Prozent. Von 1824 bis 1829 starben allein sieben Gouverneure von Sierra Leone, während vom 7. Regiment überhaupt kein Mann übrig blieb. Von allen während dieser Zeit dahin geschickten Offizieren blieben drei am Leben. Diese ganz enormen Verluste mögen dazu geführt haben, sich der vergessenen Chininprophylaxe wieder zuzuwenden. Seit 1856 wird von einer offiziellen Chininprophylaxe — aber nur von der westafrikanischen Küste — berichtet. Es heißt da: „Der gefährlichste Dienst für Offiziere und Mannschaften ist der auf einer Prise. Zwei Offiziere und 12 bis 20 Mann bringen die genommenen Fahrzeuge nach Sierra Leone und bewachen sie bis zur Kondemnierung durch den Prisenhof. Hier schon wie später am Lande, bis sich Gelegenheit findet, das eigene Schiff wieder zu erreichen, wird nun lustig gelebt, so lange es geht. Aber meist erkranken sie schon bald am Lande, sicher aber fast alle später an Bord. Erst der reglementarische Chiningebrauch hat hierin Abhilfe geschaffen; die Prisenmannschaften kehren jetzt meist frei von Malariafiebern an Bord ihrer Schiffe zurück" (Friedel).

Auch bei kriegerischen Expeditionen wurde Chinin prophylaktisch gegeben, gewöhnlich in täglichen Dosen von 0,36 bis 0,48 g. Diese Dosis wurde der gesamten Mannschaft auch noch 14 Tage lang nach dem Verlassen der Küste weitergegeben. „Der durchgängigen Einführung dieses Mittels als Prophylaktikum auf dieser Station ist entschieden die große Verminderung des permanenten Verlustes durch »Fieber« beizumessen, welche sich in den Zahlen der letzten 6 Jahre ausspricht."

Die Sterblichkeit, die an der westafrikanischen Küste 1837 bis 1843 durchschnittlich 30,2 ‰ jährlich betragen hatte, sank daher 1856 bis 1861 auf 4,3 ‰.

Wir haben also hier Erfahrungen vor uns, wie wir sie noch heute in der Marine machen, d. h. mit Hilfe einer recht guten Chininprophylaxe gelang es, die Erkrankungen und die Sterblichkeit an Malaria ganz erheblich herabzusetzen. Allerdings erfüllte diese Prophylaxe ebensowenig wie unsere moderne die in sie gesetzte Hoffnung, d. h. sie war nicht imstande, einen unbedingt sicheren Schutz gegen Malaria zu gewähren. Deshalb mag sie auch wieder in Vergessenheit geraten sein.

Die auf wissenschaftlicher Grundlage beruhende moderne Chininprophylaxe setzt erst im 20. Jahrhundert ein.

Die Verluste, die die englische Flotte bis gegen Mitte des 19. Jahrhunderts durch Gelbfieber erlitt, sind nicht mit absoluter Sicherheit zu bestimmen, weil in den englischen Sanitätsberichten von 1830 bis 1835 das Gelbfieber noch als höchste Potenz der Malaria erscheint und „manche Berichterstatter dazu neigen, nur einen graduellen Unterschied zwischen Febris remittens biliosa, diesem bequemen Receptaculum für alle fieberhaften, mit ikterischer Hautfärbung verbundenen Tropenkrankheiten, und dem Gelbfieber anzunehmen" (Friedel). Aber nach der hohen Sterblichkeit zu urteilen, die bei diesen „Fiebern" beobachtet wurde, handelt es sich in den folgenden Beispielen um Gelbfieber. So starb 1826 die ganze Besatzung des englischen Kriegschiffes „Bann" auf der Überfahrt von Amerika nach Sierra Leone bis auf 3 Mann — wahrscheinlich an Gelbfieber. Die neue Besatzung, 107 Mann stark, wurde wieder von Gelbfieber befallen, 99 Mann erkrankten und 33 starben. Das Schiff segelte nach Ascencion und verschleppte das Gelbfieber dorthin. 1837 starben auf dem mit 55 Mann besetzten „Curlew" in Sierra Leone 30, darunter beide Ärzte und sämtliche Offiziere; auf „Raven" ebenda von 104 Mann 25 bei 99 Erkrankungen im Laufe

Digitized by Google

von 50 Tagen. Auch wurde Gelbfieber nicht nur 1826, sondern auch 1837 nach der Insel Ascencion verschleppt und brach 1859 auf „Trident" in Sierra Leone, wo wiederum eine Gelbfieberepidemie an Land wütete, aus. Von der 143 Mann starken Besatzung des „Trident" erkrankten 109 und starben 44. Ähnlichen Verhältnissen begegnen wir in Westindien. Auch hier ist es nicht immer möglich, ein klares Bild von den durch Gelbfieber erlittenen Verlusten zu bekommen. Besonders berüchtigt wegen seines Gelbfiebers in den englisch-westindischen Besitzungen war Port Royal auf Jamaika. Namentlich auf dem dort verankerten Receptionsschiff „Imaum", das alle Deserteure und Neuangeworbenen vereinigte, hörte das Gelbfieber nie auf. Aber auch anderwärts herrschte in Westindien das Gelbfieber. So erkrankten z. B. 1857 auf der angeblich gesunden Insel Grenada von den Leuten des „Brilliant", der seine Mannschaft dort für 3 Tage beurlaubt hatte, 86 Mann an Gelbfieber, von denen 34 starben. Dementsprechend gestalteten sich die Verluste an der brasilianischen Küste, nachdem 1848 das Gelbfieber von Bahia aus bis nach Montevideo verschleppt worden war. Aber noch bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts waren die Schiffe der Gelbfieberinfektion machtlos preisgegeben*), weil die Ansteckungsweise unbekannt blieb und ein spezifisches Heilmittel fehlte. Wohl wußte man schon seit 1837, daß Gelbfieberepidemien an Bord erloschen, sobald die Schiffe kühlere Breiten aufsuchten, und daß man anderseits regelmäßig Gelbfieber an Bord bekam, sobald man in einem Gelbfieberhafen Kohlen nahm. Aber befriedigend erklären konnte man diese Erfahrungen nicht. Denn es tobte ein heftiger Streit darüber, ob das Gelbfieber ansteckend wäre oder nicht, und viele waren der Meinung, daß der Gelbfieberkeim im „Schiffssumpfe" selbst ausgebrütet würde. Deshalb reinigten auch alle die Schiffe, die Gelbfieberhäfen anlaufen mußten, kurz vor Ankunft in einem solchen Hafen ihre Bilge in der Hoffnung, dadurch vom Gelbfieber verschont zu bleiben. Entsprechend diesen Anschauungen versuchte man seinerzeit, die „Anne Marie", die Gelbfieber nach Frankreich (Saint Nazaire) eingeschleppt hatte, dadurch zu assanieren, daß man das Schiff auf eine seichte Stelle schleppte, die Außenbeplankung abriß und die See durchströmen ließ.

In bezug auf die Ansteckung durch Kohlenschiffe schrieb schon 1866 Friedel sehr verständig folgendes: „Das wiederholt erwähnte Einschleppen von Gelbfieber bei Gelegenheit von Kohleneinnehmen ist nicht etwa auf die ganz unschuldigen Steinkohlen zu schieben, sondern liegt daran, daß Kohlenschiffe und deren Mannschaften immer Gelegenheit zur Infektion in westindischen Häfen haben, weil sie oft sehr lange dort liegen müssen, dann aber auch an dem schmutzigen und verwahrlosten Leben der ganzen Besatzung dieser Fahrzeuge, denen Reinlichkeit, Gesundheit usw. ganz gleichgültige fremde Begriffe sind. Sie wenden sich kaum jemals an einen Arzt, denn seine Hilfe ist in Westindien nur teuer zu erkaufen, und Kapitäne und Matrosen von Colliern sind kaum imstande, den Arzt zu honorieren. Sie unterlassen es daher beim Ausbruch von Gelbfieber nur leider zu häufig, sich Hilfe zu holen und sehen mit stoischer Ruhe das Aussterben ihrer ganzen Mannschaft mit an. Ja, ich kann aus sicherer Quelle, als ein Beispiel dieser den Seeleuten eigenen Gelassenheit, versichern, daß ein Steuermann auf einem solchen von Gelbfieber ergriffenen Schiff seinen schwerkranken

*) 1896 starb das italienische Kriegschiff „Lombardia" vor Ilha Grande, südlich von Rio de Janeiro, durch Gelbfieber beinahe aus.

Digitized by Google

Kameraden aufforderte, „nur gleich in den zur Versenkung bestimmten Sack hineinzukriechen; denn sterben müßte er doch, und wenn er erst nach seinem Tode hineingesteckt werden sollte, so machte das viel Mühe".

Über die Übertragungsweise des Gelbfiebers sind wir ja erst im 20. Jahrhundert durch die Versuche der Kommission der amerikanischen Armeeärzte unterrichtet worden, und das eigentümliche plötzliche Aufflammen von Gelbfieberepidemien in Gelbfieberländern hat auch erst 1911 befriedigend erklärt werden können. Daß aber trotz aller Fortschritte immer noch so viele Erkrankungen an Gelbfieber unter den Besatzungen von Schiffen, die Gelbfiebergegenden anlaufen, vorkommen, hat seinen Grund darin, daß in Gelbfieberländern nicht nur Private, sondern auch Behörden das Vorhandensein von Gelbfieber nach Möglichkeit ableugnen und daß infolgedessen von seiten der Schiffe keine Schutzmaßregeln ergriffen werden. Wurde doch noch im Jahre 1901 einem englischen Arzte, der Gelbfieber aus Cape Coast Castle gemeldet hatte, von seiner vorgesetzten Behörde geschrieben: „Wenn Sie noch mehr Fälle von biliöser Remittens zu melden haben, so tun Sie das, bitte."*)

Aber allmählich wurde man gewahr, daß neben diesen beiden akut verlaufenden Krankheiten eine dritte, chronisch verlaufende Krankheit ein Hauptfeind der Seeleute war: die Tuberkulose. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts hören wir von ihr nichts in den ärztlichen Schiffsberichten, weil die fürchterlichen Epidemien von Skorbut, Typhus und Fleckfieber das nosologische Bild an Bord vollständig beherrschten. Aber schon in den alten englischen Sanitätsberichten zu Ende des ersten Drittels des 19. Jahrhunderts (Beginn 1831) finden wir, daß die Tuberkulose auf der heimischen, der Mittelmeer- und der Station des Stillen Ozeans in der englischen Marine in bezug auf Erkrankungen die erste Stelle einnimmt, wenn nicht gerade eine Cholera- oder Influenzaepidemie herrschte. Selbst in Westindien und in Westafrika steht sie trotz der durch Malaria und Gelbfieber verursachten Hauptsterblichkeit in bezug auf Sterblichkeit an zweiter Stelle.

Aber auch in Frankreich hatte man bereits Mitte des 19. Jahrhunderts erkannt, daß die Tuberkulose ein Hauptfeind der Seeleute war. Für 1890 bis 1896 berechnete Vincent die Tuberkulosesterblichkeit in der französischen Marine auf 3 Prozent, und auch hier stellte es sich heraus, daß die Verbreitung der Tuberkulose in der Marine ein Spiegelbild der Verbreitung der Tuberkulose in der Zivilbevölkerung war. Denn die meisten französischen Marinerekruten (Seeleute) stammten aus der Gegend von Brest, wo Tuberkulose und Alkoholismus in einer bei uns unbekannten Weise verbreitet sind. Von 780 wegen Tuberkulose aus der französischen Marine Entlassenen waren 500 Bretonen.

In der deutschen Marine ist die Tuberkulosesterblichkeit zwar nur 1/4 bis 1/5 derjenigen der französischen Marine, trotz alledem wurde Ende des 19. Jahrhunderts und noch heute die Hauptsterblichkeit in der deutschen Marine durch die Tuberkulose verursacht.

Danach schiene alles Untersuchen und Aussieben bei der Einstellung also vergeblich zu sein. Dem ist zum Glück doch nicht so. Schon aus dem Umstand, daß

*) Die Diagnose „Gelbfieber" wurde also mit dieser Revisionsbemerkung untersagt.



Digitized by Google

Erkrankungen an Tuberkulose auf den deutschen Kriegschiffen im Ausland am seltensten sind, geht hervor, daß durch die besondere, für ein Auslandskommando seit Ende des 19. Jahrhunderts vorgeschriebene nochmalige ärztliche Untersuchung doch erreicht wird, daß fast nur Leute mit ganz gesunden Lungen hinausgesandt werden.

Wenn wir also der Tuberkulose in der Marine Herr werden wollen, so müssen wir mit rücksichtsloser Strenge nicht nur jeden Tuberkulösen, sondern auch jeden Tuberkuloseverdächtigen vom Marinedienst fernhalten. Geschieht das nicht, so werden wir bald Zustände wie in der französischen Marine haben, wo wiederholt Tuberkuloseepidemien an Bord durch Schwindsüchtige verursacht worden sind.

„Im Jahre 1890," berichtet Couteaud, „hatte ich Gelegenheit, an Bord der „Iphigénie" . . . eine reguläre Epidemie von Lungenschwindsucht zu beobachten, die durch schwindsüchtige Seekadetten*) verursacht worden war, gegen deren Einschiffung ich vergeblich Einspruch erhoben hatte."

Wenn wir kurz das Ergebnis aus den vorstehenden Betrachtungen ziehen, so ist es das, daß das Leben eines Seemanns, das noch zu Ende des 18. Jahrhunderts als trostlos und menschenunwürdig bezeichnet werden mußte, im Vergleich mit diesen Verhältnissen zu Ende des 19. Jahrhunderts glänzend genannt werden muß. Wissenschaft und Technik haben die Möglichkeit einer gesunden Verpflegung und Wasserversorgung geschaffen, und die Technik hat die großen Schiffe so gut wie unabhängig von Wind und Wetter gemacht. Auf der anderen Seite sind allerdings der Hygiene dadurch, daß die Schiffe zu schwimmenden Maschinen geworden sind, im Laufe des 19. Jahrhunderts ganz neue Aufgaben gestellt worden. Es bleiben also dem 20. Jahrhundert noch die Probleme zu lösen, eisenumschlossene Räume in hygienische Wohnstätten zu verwandeln — namentlich die notwendige Kühlung überhitzter Arbeits- und Schlafräume zu ermöglichen — und die durch den Maschinenbetrieb (im weitesten Sinne des Wortes) verursachten Erkrankungen und Unfälle durch geeignete Vorkehrungen auf ein Mindestmaß herabzudrücken.

*) Das waren Verwandte von Deputierten.

Digitized by Google

# Die Stellung Lübecks im Wettbewerb der deutschen Seeplätze.*)

Von Dr. Erich Wallroth.

Die der Flottengesetznovelle vom Jahre 1898 beigefügte Denkschrift über die Steigerung der deutschen Seeinteressen stellte breite Kreise unseres Volkes vor die damals für viele doch recht überraschende Tatsache, daß von unserm gesamten deutschen Außenhandel gut zwei Drittel auf den Seehandel entfallen und nur ein knappes Drittel auf den Landhandel.

Wenn man allerdings heute in breiten Kreisen unserer binnenländischen Bevölkerung der Bedeutung der deutschen Seeplätze gedenkt, so pflegt sich der Blick erfahrungsgemäß immer wieder mit einer gewissen Einseitigkeit den großen Nordseehäfen zuzuwenden. Einmal daran gewöhnt, sein Auge nur auf die großen Zahlen einzustellen, pflegt man sich selten klar zu machen, daß trotz des die ganze Welt umspannenden Verkehrs von Hamburg und Bremen doch der Schiffsverkehr des Ostseegebietes — dank der Lebhaftigkeit des Güteraustausches der Ostseeländer — immer noch fast die Hälfte des Schiffsverkehrs unseres Nordseegebietes, also immerhin ein Drittel unseres gesamten Schiffsverkehrs in deutschen Häfen darstellt.

Welche ungleich größere Bedeutung dem Ostseehandel in früheren Jahrhunderten, besonders im Mittelalter, zufiel, ist bekannt. Besonders in der Stadt Lübeck, die in Jahrhunderte füllenden Kämpfen gegen das Slaventum Mitte des 12. Jahrhunderts damals den Ostseehandel erst erschlossen hatte, liefen die für jene Zeit hochbedeutenden Verkehrsstraßen der slavischen und der skandinavischen Ländergebiete zusammen. Auf der kurzen Landstraße zwischen Lübeck und Hamburg begegneten sich damals die reichen Häute- und Fellsendungen aus Novgorod, der Stockfisch aus Bergen und der Hering aus Schonen mit den seewärts über Hamburg kommenden Fertigwaren aus Flandern und England, aus Frankreich, Portugal und Italien. Lübeck, das Haupt der alten Hansa, wurde damals infolge des starken Zuzuges von Kolonisten aus Flandern, Holland, Friesland und Westfalen mit seiner allerdings für heutige Verhältnisse geringfügigen Zahl von 25 000 bis 30 000 Einwohnern nach Köln die größte Stadt Deutschlands.

Lübeck verdankte diese glanzvolle Stellung der im Küstenverkehr jener Zeit nahezu einzigartigen Gunst seiner Seelage, die sie 2 Jahrhunderte hindurch gegenüber dem langsam sich anbahnenden direkten Sundverkehr mehr oder minder zu erhalten gewußt hat. —

Aber wie nach einem Worte Ratzels der Glanz Brügges zu verblassen begann, „als die Schiffer gelernt hatten, in einer Fahrt vom Mittelmeer bis zur Ostsee zu fahren", so mußte Lübecks Bedeutung zu schwinden beginnen, als die politische Erstarkung Rußlands, der skandinavischen Königreiche und Englands die lübeckischen

*) Vortrag, gehalten im Frühjahr 1911 vor der Berliner Vereinigung für Staatswissenschaftliche Fortbildung und vor dem Staatswissenschaftlichen Institut der Universität Kiel.

Digitized by Google

Handelsvorrechte zu untergraben begann und als Hand in Hand damit namentlich von Holland aus die direkte Schiffahrt um Jütland herum aufgenommen wurde, mit welcher Lübeck sich nun mehr und mehr in jenen Warenaustausch teilen mußte. —

Neue kräftige Triebe für ein abermaliges Emporblühen konnten Lübeck unter diesen Umständen erst erwachsen aus der Entwicklung eines ihm früher fast gänzlich fehlenden Hinterlandverkehrs. Die langsam, aber stetig einsetzende gewerbliche Entwicklung des deutschen Westens, jenes „neuen" und doch so alten Deutschlands, die wachsende Exportfähigkeit und der steigende Konsum dieser Gegenden, welche in Lübeck, als dem südwestlichsten der deutschen Ostseehäfen, zu allererst die Ostsee erreichten, schufen hierfür eine breite Grundlage. Freilich nicht so schnell, wie man in Anbetracht der Entwicklungstendenzen jener westdeutschen Gebiete wohl erwarten könnte! Dem standen während langer Zeit die zollpolitische Zerrissenheit des Binnenlandes sowie der Zustand der binnenländischen Verkehrswege gar zu hindernd im Wege. Vergegenwärtigt man sich die bis in die zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts hinein geradezu trostlosen Verhältnisse der deutschen Landstraßen, und zieht man demgegenüber in Betracht, daß die Leistungsfähigkeit eines Pferdes auf guter Schotterstraße gegenüber gewöhnlichen Landwegen auf 100 mal mehr, nämlich auf 40 Zentner gegen 40 bis 50 Pfund, angenommen wird, so versteht es sich von selbst, daß von der Entwicklung eines auch nur einigermaßen ins Gewicht fallenden Hinterlandverkehrs für unsere Seehäfen erst seit Ausbau des binnenländischen Chausseenetzes, also seit rund einem Jahrhundert, die Rede sein kann. Die in der Mitte des vorigen Jahrhunderts einsetzende Entwicklung der Eisenbahnen, welche die auf chaussierter Straße noch immer 14 bis 20 Pfennig betragenden tonnenkilometrischen Transportkosten auf durchschnittlich 3½ Pfennig herabsetzte, und endlich der moderne Binnenschiffahrtsverkehr, welcher diese Kosten wiederum auf die Hälfte und weniger als die Hälfte der Bahnbeförderungssätze ermäßigte, taten dann ihr übriges.

Lübeck, dessen städtische Einwohnerzahl bei Lage der geschilderten Verhältnisse von 1650 bis 1800 von rund 30 000 auf rund 20 000 Einwohner zurückgegangen war, stieg dann nach Überwindung der napoleonischen Wirren im Laufe des 19. Jahrhunderts rund um das Fünffache dieser Zahl.

Lübecks seewärtige Einfuhr, die noch im Jahre der Gründung des Zollvereins, 1834, insgesamt nur 35 000 t betragen hatte (sehr bezeichnend für die Geringfügigkeit der Handelsumsätze jener Zeit überhaupt!), schnellte in den folgenden 25 Jahren, d. h. bis 1859, auf das 3 fache (120 000 t), in wiederum 25 Jahren auf das 10 fache (1884: 352 000 t), in nochmal einem Vierteljahrhundert, d. h. bis 1909, gar auf mehr als das 30 fache (1909: 1 114 000 t) jener Ausgangsziffer empor, — eine Entwicklung, die Lübeck mit Reichtümern hätte überschütten müssen, wenn nicht infolge der Entstehung des modernen Reiseverkehrs und des modernen Nachrichtenwesens der Eigenhandel so viel Feld an den bloßen Speditions- und Kommissionshandel verloren hätte.

Wie wir dies bei Lübeck verfolgen konnten, so hat aber im Laufe des letzten halben Jahrhunderts bei allen deutschen Ostseeplätzen die Lage zum Hinterlande über das Schicksal der Häfen entschieden. Gegenüber glücklicheren Nachbarplätzen haben kleinere Häfen, wie Flensburg, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald,

Digitized by Google

Kolberg u. a. — Städte, deren alte Speicherbauten noch immer von besseren Zeiten eine deutliche Sprache reden —, in das Hintertreffen treten müssen, weil jene Nachbarplätze entweder an der Mündung natürlicher großer Wasserstraßen lagen, oder durch den direkten Schienenweg Anschluß an das gewerblich und landwirtschaftlich stark emporstrebende Binnenland erhalten hatten. Königsberg, Danzig, Stettin und Lübeck wurden auf diese Weise zu den Hauptvermittlern des Ostseehandels, neben denen — wenn nicht der Handelsstellung, so doch der Gesamtbedeutung der Stadt nach — noch Kiel genannt und im folgenden mitbehandelt sein möge.

Ehe wir jedoch in dieser etwas materialistischen Betrachtungsweise fortfahren, die unsere deutschen Seeplätze lediglich als Vermittlerinnen der Warenbewegung würdigt, werden wir guttun, uns zunächst ihrer bevölkerungsstatistischen Eigenart noch etwas deutlicher bewußt zu werden, um so mehr, als sich hieraus für unsere späteren Darlegungen doch mancherlei beachtenswerte Parallelen ergeben werden.

Tabelle 1.

**Bevölkerung der wichtigsten deutschen Seestädte.**

| | Hamburg | Königsberg | Bremen | Danzig | Stettin | Kiel | Lübeck |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1890 . . . . . | 564 728 | 161 666 | 125 684 | 120 338 | 116 228 | 69 172 | 63 590 |
| 1900 . . . . . | 705 738 | 189 483 | 163 297 | 140 563 | 210 702 | 107 977 | 82 098 |
| 1910 . . . . . | 932 166 | 248 095 | 246 827 | 169 306 | 234 033 | 208 845 | 98 620 |
| Prozentuales Wachstum gegenüber 1890*) (%) | 65,1 | 53,5 | 96,4 | 40,7 | 101,4 | 201,9 | 55,1 |

In dieser Beziehung bleibt, wie bekannt, Lübeck seiner Gesamtbevölkerung nach hinter allen hier behandelten Städten freilich erheblich zurück. Während auf Stettin und Königsberg und ähnlich in der Nordsee auf Bremen je rund 250 000 Einwohner entfallen, hat Lübecks städtische Bevölkerung erst im Jahre 1911 das erste Hunderttausend und damit die Großstadtgrenze überschritten. Es wird in dieser Beziehung auch von Danzig (rund 170 000 Einwohner) noch erheblich übertroffen. Auch hinsichtlich des natürlichen Wachstums seiner Bevölkerung in den beiden letzten Jahrzehnten läßt vergleichsweise Lübeck einiges zu wünschen übrig. Sehen wir hierbei auch von der beinahe amerikanisch anmutenden Entwicklung Kiels ab, so haben doch Bremen sowohl wie Stettin dank ihrer stärkeren großgewerblichen Entwicklung in der gleichen Spanne Zeit sich annähernd verdoppeln können, in welcher Hamburg rund 65 Prozent, Lübeck aber nur rund 55 Prozent zugenommen hat. Königsberg und vor allem Danzig bleiben allerdings auch noch dahinter zurück, was um so schwerer ins Gewicht fallen würde, wenn man die erheblichen Eingemeindungen dieser beiden Städte im letzten Jahrzehnt in Abzug bringen wollte.

Interessanter aber als jene Gesamtziffern, die uns über die Eigenart unserer Seestädte nicht viel sagen können, sind die Ziffern über die Zusammensetzung ihrer Bevölkerung.

*) Einschließlich der von Königsberg, Bremen, Danzig, Stettin und Kiel vorgenommenen zum Teil umfangreichen Eingemeindungen.

Digitized by Google

## Tabelle 2.

**Vertretung der einzelnen Berufsabteilungen in den wichtigsten deutschen Seestädten. 1907.**

| Berufsabteilungen | Lübeck | | Hamburg | | Bremen | | Stettin | | Kiel | | Danzig | | Königsberg | | Deutsche Großstädte insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zusammen | Von den im Hauptberuf tätigen % | Zusammen | Von den im Hauptberuf tätigen % | Zusammen | Von den im Hauptberuf tätigen % | Zusammen | Von den im Hauptberuf tätigen % | Zusammen | Von den im Hauptberuf tätigen % | Zusammen | Von den im Hauptberuf tätigen % | Zusammen | Von den im Hauptberuf tätigen % | Zusammen | Von den im Hauptberuf tätigen % |
| A. Land- und Forstwirtschaft | 1 225 | 2,9 | 3 607 | 0,9 | 3 808 | 3,6 | 1 000 | 1,0 | 1 116 | 1,0 | 1 405 | 1,9 | 2 061 | 1,8 | 71 162 | 1,3 |
| B. Bergbau und Industrie . . . | 17 750 | 41,7 | 153 949 | 38,7 | 47 486 | 45,2 | 43 585 | 43,6 | 35 133 | 39,2 | 28 565 | 38,1 | 40 973 | 35,8 | 2 807 220 | 49,4 |
| C. Handel und Verkehr . . . . | 12 504 | 29,4 | 156 501 | 39,3 | 31 733 | 30,2 | 25 532 | 25,5 | 14 753 | 16,5 | 15 549 | 20,7 | 27 779 | 24,3 | 1 384 129 | 24,3 |
| D. Häusliche Dienste, Tagelohn . . . . . | 1 110 | 2,6 | 15 257 | 3,9 | 2 592 | 2,4 | 4 409 | 4,4 | 2 728 | 3,1 | 4 230 | 5,6 | 5 767 | 5,0 | 203 991 | 3,6 |
| E. Öffentlicher Dienst, freie Berufsart . . | 3 917 | 9,2 | 27 151 | 6,8 | 7 118 | 6,8 | 11 125 | 11,1 | 27 396 | 30,6 | 12 398 | 16,5 | 16 296 | 14,3 | 516 061 | 9,1 |
| F. Ohne Beruf . . | 6 040 | 14,2 | 41 449 | 10,4 | 12 381 | 11,8 | 14 367 | 14,4 | 8 615 | 9,6 | 12 930 | 17,2 | 21 537 | 18,8 | 701 584 | 12,3 |
| A. bis F. Im ganzen . . . . | 42 546 | 100,0 | 397 914 | 100,0 | 105 118 | 100,0 | 100 018 | 100,0 | 89 741 | 100,0 | 75 077 | 100,0 | 114 413 | 100,0 | 5 684 147 | 100,0 |

Digitized by Google

Bei der Betrachtung dieser Ziffern tritt die Besonderheit der einzelnen Städte recht deutlich in die Erscheinung. Vor allem springt hierbei die verhältnismäßige Industriearmut der deutschen Seestädte deutlich in die Augen. Von den Erwerbstätigen im Hauptberuf entfallen nämlich im Durchschnitt der deutschen Großstädte auf die Berufsabteilung Bergbau und Industrie 49 Prozent, also fast genau die Hälfte aller Erwerbstätigen. Schon Bremen und Stettin bleiben mit 44 bis 45 Prozent hinter diesem Durchschnitt nicht unwesentlich zurück.

Es folgt: Lübeck mit 42 Prozent, dann erst Kiel und Hamburg mit 39 Prozent, Danzig mit 38 Prozent, Königsberg sogar nur mit 36 Prozent. Und diese Unterschiede gegenüber den deutschen Großstädten des Binnenlandes würden zweifellos noch viel deutlicher hervortreten, wenn man das in den Seestädten verhältnismäßig stark vertretene Handwerk und Kleingewerbe von dem eigentlichen industriellen Großgewerbe vergleichsweise abtrennen könnte.

Der Ausgleich liegt — abgesehen von Kiel und Danzig, zum Teil auch von Königsberg — selbstverständlich in der starken Handelsstellung unserer Seestädte. Der Berufsabteilung Handel und Verkehr gehört im Durchschnitt der deutschen Großstädte etwa ein Viertel der im Hauptberuf tätigen Bevölkerung an. In dieser Beziehung werden alle Städte weit überragt von Hamburg, wo dieser Anteil über die Hälfte mehr, nämlich 39 Prozent, beträgt. In gewissem Abstande erst folgt Bremen mit 30 Prozent, unmittelbar darauf aber schon bemerkenswerterweise Lübeck mit 29½ Prozent. Selbst Stettin und Königsberg unterscheiden sich aber in dieser Beziehung nicht mehr oder doch nicht mehr nennenswert vom Durchschnitt der deutschen Großstädte, während Danzig mit nur 21 Prozent unter diesem Gesichtspunkt kaum mehr als eine eigentliche Handelsstadt betrachtet werden kann; noch viel weniger aber Kiel, wo nur 16½ Prozent dem Kaufmannsstande angehören.

Danzig und in noch viel höherem Grade Kiel sind eben in erheblichem Maße Beamtenstädte. Namentlich in Kiel entfällt auf die Kategorie öffentliche Dienste und freie Berufsarten fast ein volles Drittel der Bevölkerung, d. i. dreimal so viel als im Reichsdurchschnitt.

Treten wir nach dieser allgemeinen verkehrsgeographischen, geschichtlichen und bevölkerungsstatistischen Umschau nunmehr der Besonderheit von Lübecks Verkehrsstellung im Verhältnis zu den anderen Ostseeplätzen näher, so zeigt uns ein kurzer Blick auf die Karte, daß Danzig und Königsberg selbstverständlich ganz andere Verkehrsbestimmungen zu erfüllen haben als Lübeck oder Stettin. Ein solcher Blick zeigt ferner auch, daß das Einflußgebiet Lübecks gegenüber dem den volkreichen Provinzen Brandenburg und Schlesien vorgelagerten Stettin erst etwa an der Westgrenze der Mark Brandenburg, also etwa im Elbgebiete, beginnen kann.

Hierbei ist es bemerkenswert, daß eine der Seeausfuhr dienende, nähere land- und forstwirtschaftliche Hinterlandzone Lübeck fast völlig fehlt. In Danzig und Königsberg öffnen sich die Tore der ostdeutschen, in Stettin, wenn auch in wesentlich geringerem Maße, die Tore der pommerschen Kornkammern, denen trotz des großen eigenen Getreidebedarfs Deutschlands bekanntlich die Aufhebung des Identitätsnachweises großen Absatz auf den Auslandsmärkten verschafft hat. Neben Getreide und Mehl bilden dort Zucker und Brennereiprodukte, Ölkuchen sowie im Osten Holz aus den dortigen

Digitized by Google

großen Waldbeständen bedeutende Ausfuhrartikel, letzteres vor allem in Königsberg, daneben besonders in dem hier sonst aus der Betrachtung ausscheidenden Memel, dessen Seeausfuhr bekanntlich fast ausschließlich in Holz besteht.

Lübeck erhält dagegen von Mecklenburg, das dem Berliner Markt so nahe liegt, nur wenig Getreide zu Ausfuhrzwecken. Die mecklenburgische Zuckerindustrie exportiert über mecklenburgische Häfen, die mittelelbische Zuckerindustrie in der Hauptsache über Hamburg. Das Viehzucht treibende Schleswig-Holstein endlich setzt die Produkte dieser Viehzucht hauptsächlich auf den großen lokalen Verbrauchsmärkten Hamburg, Altona, Kiel, daneben in Westdeutschland ab. Eine Ausfuhr kommt hierfür jedenfalls nicht in Frage, ebensowenig für die geringfügigen Waldbestände Mecklenburgs und Schleswig-Holsteins.

Hinzu kommt, daß Lübeck sich hinsichtlich seiner Eisenbahnlage im engeren Verkehrsgebiet in allen Hauptverkehrsrichtungen: nach Norden, Süden und Westen, auf Strecken von 33 bzw. 49 bzw. 64 km auf private Bahnstrecken, im Osten aber auf die Mecklenburgische Friedrich Franz-Bahn angewiesen sieht. Diese fraglos etwas isolierte Lage Lübecks im Eisenbahnverkehr hat unverkennbare Nachteile zur Folge. Klagen über Umleitungen des Verkehrs usw., wie sie in dieser Hinsicht immer und immer wieder von einer Reihe von mitteldeutschen Staaten erhoben werden, wollen leider auch in Lübeck nicht verstummen.

Die Entwicklung des Kleinbahnwesens endlich, dieses wichtigen Zubringers für den Platzhandel einer Stadt, leidet empfindlich unter der hier in die Erscheinung tretenden Vielstaaterei. Endloser Verhandlungen bedarf es unter solchen Umständen in jedem Falle, um solche Klein- oder Nebenbahnen ihrer Verwirklichung nahe zu bringen, und nur zu oft halten kleinliche Kirchturminteressen die notwendigsten Verbindungen unverhältnismäßig lange zurück.

Wenden wir unsern Blick nunmehr von den Bedürfnissen des Platzhandels zu den Bedürfnissen des natürlich sehr viel wichtigeren Seehandels und damit zu dem weiteren Verkehrsgebiet Lübecks, so werden wir guttun, zunächst die Zeit vor der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals (1895) und des Elbe—Trave-Kanals (1900) unserer Betrachtung zugrunde zu legen. Vor der Eröffnung der letzteren Wasserstraße war Lübeck mit der Elbe nur durch den 5 Jahrhunderte alten Stecknitz-Kanal verbunden. Auf ihm konnten aber trotz aller im Laufe der Zeit vorgenommenen Verbesserungen nur Kähne von einer Tragfähigkeit bis höchstens 37½ t verkehren; und die Durchfahrt durch jene mit 17 höchst primitiven Stauschleusen versehene Kanalstrecke dauerte früher bis zu 3, unter besonders ungünstigen Verhältnissen sogar bis zu 5 Wochen.

Es liegt auf der Hand, daß unter solchen Umständen Lübecks weitere Hinterlandbeziehungen damals allein auf dem Bahnwege beruhten.

Drei Verkehrsrichtungen kamen hierfür, abgesehen von dem schon behandelten Nahverkehr, in Frage:

einmal und vor allem:

das mehrfach erwähnte westliche Verkehrsgebiet, d. h. Hannover und Rheinland-Westfalen (einschließlich Braunschweigs und Oldenburgs), ein Gebiet, auf welches noch heute nicht weniger als ein Drittel des

Digitized by Google

gesamten lübeckischen Bahnverkehrs und sogar die volle Hälfte des lübeckischen Bahnfernverkehrs entfällt;

ferner:

der atlantische Transitverkehr, welcher nach seinem Umschlag in Hamburg zu einem erheblichen Teil über die nur 64 km lange Bahnstrecke Hamburg—Lübeck am schnellsten in Lübeck die Ostsee oder in umgekehrter Richtung in Hamburg die Nordsee erreichte;

endlich:

der Bahnverkehr mit dem Elbgebiet, d. h. vornehmlich mit der Provinz und dem Königreich Sachsen nebst den thüringischen Herzogtümern.

Auf dem Güteraustausch dieser drei Hauptverkehrsgruppen mit allen Ländern der Ostsee beruhte und beruht im wesentlichen auch heute noch die Bedeutung der Verkehrsstellung Lübecks im deutschen Wirtschaftsleben.

Allerdings haben Hamburg für den Austauschverkehr aller dieser drei Verkehrsgebiete mit der Ostsee und Bremen wenigstens für den Verkehr zwischen Westdeutschland und den Ostseeländern bahnwärts ungefähr die gleiche Lage. Ja, hinsichtlich des Elbgebietes steht Hamburg neben dem Schienenwege vor allem noch der billigere Wasserweg der Elbe selber zur Verfügung.

Aber diese, wie wir gleich sehen werden, heute so drückende westliche Konkurrenz hatte für Lübeck bis vor 1½ Jahrzehnten wenig zu bedeuten. Denn Hamburg wie Bremen sahen sich bis dahin für den Verkehr mit der Ostsee auf den nicht ungefährlichen Umweg um Skagen herum angewiesen, der mit seinen rund 425 Seemeilen einer Entfernung etwa von Lübeck bis Stockholm oder von Lübeck bis Windau in Kurland gleichkommt, also die durchschnittlichen Ostsee-Entfernungen von Hamburg und Bremen gegenüber Lübeck ungefähr verdoppelte! Vor allem wertvollere Güter wählten daher gern den Weg über Lübeck und gaben — immer unter Berücksichtigung des damals verhältnismäßig viel kleineren Gesamtverkehrs mit der Ostsee — dem Lübecker Eigenhandel kräftige Antriebe.

Hamburgs und Bremens Gesamtgüterverkehr mit der Ostsee in Einfuhr und Ausfuhr betrug unter diesen Umständen noch vor 20 Jahren nur je eben die Hälfte des lübeckischen Ostseeverkehrs; ja der Ostseeverkehr beider Plätze zusammengenommen blieb hinter dem Lübecker Ostseeverkehr sogar noch etwas zurück. —

Wie mit einem Schlage änderten sich diese Verhältnisse mit der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals im Jahre 1895. Schon 4 Jahre nach Eröffnung jenes Seekanals, im Jahre 1899, hat sich Hamburgs Güterverkehr mit der Ostsee mehr als verdreifacht, Bremens Ostseeverkehr beinahe verdoppelt, während Lübeck seinen Verkehr mit der Ostsee in der gleichen Periode absolut nur um rund 17 Prozent zu vermehren vermochte.

Man wird zugeben müssen: das sind Zahlen, die für Lübeck geradezu ein Verhängnis bedeuteten! Stettin, Königsberg und Danzig, nicht minder auch Kiel konnten für ihren Nordseeverkehr aus der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals nur gewinnen. Und der Ostseeverkehr Danzigs und Königsbergs, in der Hauptsache auch der Stettins, blieb von der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals im wesentlichen unberührt. Auf Lübeck dagegen, dessen Nordseeverkehr damals noch recht geringfügig

Digitized by Google

## Tabelle 3.

**Seewärtiger Güterverkehr der wichtigsten deutschen Seehäfen mit den Ostseeländern (1889, 1899 und 1910).*)**

| Häfen | | Dänemark t | Schweden t | Baltisches Rußland und Finnland t | Deutsche Ostseehäfen t | Zusammen t | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **1889** | | | | | |
| Königsberg | Einfuhr | — | — | — | — | 370 000 | 12,5 |
| | Ausfuhr | — | — | — | — | | |
| Danzig | Einfuhr | — | — | — | — | 460 000 | 15,5 |
| | Ausfuhr | — | — | — | — | | |
| Stettin | Einfuhr | 25 400 | 167 100 | 190 200 | 120 000 | 750 800 | 25,3 |
| | Ausfuhr | 44 600 | 73 000 | 40 500 | 90 000 | | |
| **Lübeck** | Einfuhr | 12 200 | 131 900 | 261 600 | 40 000 | **589 600** | **19,8** |
| | Ausfuhr | 20 800 | 31 300 | 68 800 | 23 000 | | |
| Kiel | Einfuhr | — | — | — | — | 225 000 | 7,6 |
| | Ausfuhr | — | — | — | — | | |
| **Hamburg** | Einfuhr | 7 300 | 62 000 | 39 600 | 30 000 | **307 700** | **10,4** |
| | Ausfuhr | 28 000 | 59 000 | 39 800 | 42 000 | | |
| Bremen | Einfuhr | 200 | 31 000 | 120 000 | 25 000 | 265 700 | 8,9 |
| | Ausfuhr | 6 200 | 28 300 | 15 000 | 40 000 | | |
| | | | | | | 2 968 800 | 100,0 |
| | | **1899** | | | | | |
| Königsberg | Einfuhr | 13 400 | 36 400 | — | 140 200 | 460 000 | 9,7 |
| | Ausfuhr | 23 900 | 38 800 | 30 400 | 176 900 | | |
| Danzig | Einfuhr | — | — | — | — | 566 000 | 12,0 |
| | Ausfuhr | — | — | — | — | | |
| Stettin | Einfuhr | 32 900 | 486 300 | 112 100 | 150 000 | 1 273 700 | 26,9 |
| | Ausfuhr | 68 200 | 129 100 | 125 100 | 170 000 | | |
| **Lübeck** | Einfuhr | 13 800 | 176 000 | 136 800 | 60 400 | **691 900** | **14,6** |
| | Ausfuhr | 29 800 | 91 900 | 117 700 | 65 500 | | |
| Kiel | Einfuhr | 16 300 | 48 500 | 23 600 | 100 200 | 240 800 | 5,1 |
| | Ausfuhr | 7 200 | 4 200 | — | 40 800 | | |
| **Hamburg** | Einfuhr | 43 300 | 171 700 | 48 200 | 55 700 | 1 036 700 | 21,9 |
| | Ausfuhr | 169 000 | 172 800 | 138 900 | 237 100 | | |
| Bremen | Einfuhr | 100 | 76 200 | 160 000 | 50 000 | 461 400 | 9,8 |
| | Ausfuhr | 16 500 | 34 600 | 64 000 | 60 000 | | |
| | | | | | | 4 730 500 | 100,0 |
| | | **1910** | | | | | |
| Königsberg | Einfuhr | 19 200 | 40 700 | 1 000 | 208 000 | 781 500 | 9,9 |
| | Ausfuhr | 51 000 | 63 200 | 31 400 | 367 000 | | |
| Danzig | Einfuhr | — | — | — | — | 700 000 | 8,8 |
| | Ausfuhr | — | — | — | — | | |
| Stettin | Einfuhr | 55 300 | 681 700 | 176 900 | 187 900 | 1 747 500 | 22,1 |
| | Ausfuhr | 83 700 | 129 400 | 187 000 | 245 600 | | |
| **Lübeck** | Einfuhr | 34 200 | 353 000 | 219 600 | 119 500 | 1 095 300 | 13,8 |
| | Ausfuhr | 43 500 | 92 000 | 137 600 | 95 900 | | |
| Kiel | Einfuhr | 16 400 | 43 050 | 33 300 | 79 600 | 240 300 | 3,0 |
| | Ausfuhr | 4 700 | 1 500 | 450 | 61 300 | | |
| **Hamburg** | Einfuhr | 56 700 | 421 400 | 370 100 | 235 400 | 2 473 500 | 31,2 |
| | Ausfuhr | 287 100 | 268 000 | 347 000 | 487 800 | | |
| Bremen | Einfuhr | 2 400 | 106 400 | 440 000 | 90 000 | 887 500 | 11,2 |
| | Ausfuhr | 42 500 | 36 200 | 80 000 | 90 000 | | |
| | | | | | | 7 925 600 | 100,0 |

*) Der auf die Ostsee entfallende Gesamtverkehr mußte für das Jahr 1889 bei Königsberg und Kiel sowie allgemein bei Danzig im Wege der Schätzung ermittelt werden; desgleichen der auf die deutschen Ostseehäfen entfallende Verkehr Königsbergs und zum Teil auch Stettins, endlich nach Bremens Verkehr mit dem Baltischen Rußland und Finnland.

Digitized by Google

war, legte sich der ganze Druck der veränderten Lage mit ungeahnter Wucht. Sein Anteil am Ostseeverkehr, gemessen an dem gleichen Verkehr der hier in Vergleichung gezogenen sieben Seeplätze (vgl. Tabelle 3), war in 10 Jahren von fast 20 Prozent auf 14½ Prozent zurückgegangen, während Hamburgs Anteil von rund 10 Prozent auf rund 22 Prozent des wesentlich verstärkten Gesamtverkehrs gewachsen war. Kiels an sich geringe Anfänge eines Ostseeverkehrs wurden durch den Kaiser Wilhelm-Kanal naturgemäß im Keime vernichtet.

Für Lübeck war zwar, wie Tabelle 3 zeigt, für das Jahr 1899 eine absolute Abnahme des seewärtigen Ostseeverkehrs noch nicht zu verzeichnen. Aber die Zunahme war doch so gering, daß ohne die Ergreifung großer Mittel der Stillstand, ja der Rückgang von Lübecks Handelsstellung zweifellos besiegelt gewesen wäre. Das Mittel, mit dem Lübeck seine Bedeutung als Seehandelsplatz zu verteidigen und zurückzugewinnen suchte, war bekanntlich die Erbauung des Elbe—Trave-Kanals, bei dem vom lübeckischen Standpunkte aus eines zu bedauern ist: daß er nicht schon vor der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals dem Verkehr erschlossen werden konnte. Verhältnismäßig groß waren allerdings die finanziellen Opfer, welche dieser von dem lübeckischen Oberbaudirektor Rehder geplante und in hervorragender Weise durchgeführte Bau dem kleinen lübeckischen Staate auferlegte. Hatte doch zu den rund 23½ Mill. ℳ betragenden Baukosten dieser Wasserstraße Preußen nur 7½ Mill. ℳ beigetragen, während die übrigen 16 Mill. ℳ den lübeckischen Finanzen zur Last fielen.

Am 16. Juni 1900 wurde der Elbe—Trave-Kanal eröffnet, eine Binnenwasserstraße ersten Ranges, welche Lübeck zu dem gemacht hat, was es bei der geringen Entfernung zur Elbe längst hätte sein müssen — einem „zweiten Elbseehafen".

Einem zweiten Elbseehafen — dieses von den Freunden des Kanalbaues seinerzeit geprägte und viel gebrauchte Wort sagt zunächst gewiß nicht allzuviel. Für uns fragt es sich heute: Haben die Hinterlandsbeziehungen Lübecks und hat, gestützt hierauf, die Seestellung Lübecks durch den Elbe—Trave-Kanal diejenige Förderung erfahren, welche jene Opfer zu rechtfertigen vermag?

Absolut betrachtet, hat sich auf dem Elbe—Trave-Kanal im Laufe der ersten zehn Jahre seines Bestehens — noch über die seinerzeit angestellten Verkehrsberechnungen hinaus — bis zum Jahre 1910 ein Güterverkehr Lübecks von rund 570 000 t*) entwickelt. Der gesamte Kanalverkehr (mit Einschluß also des Verkehrs der Kanalstationen untereinander sowie der Kanalstationen mit der Elbe) hat im gleichen Jahre rund 900 000 t**) betragen.

Soweit hierbei der Verkehr mit dem Gebiet der Mittel- und Oberelbe in Frage kommt — das sind zusammen rund die Hälfte des gesamten Binnenwasserverkehrs Lübecks —, ist der Stadt Lübeck ein Massengüterverkehr mit diesem Gebiet überhaupt erst erschlossen worden. Dünge-, Siedesalze und Soda aus der Staßfurter Gegend, Alaun, Kaolin, Papier und Braunkohlen sind im Eingange, Eisen, Papierholz, Bau- und Nutzholz, Zellulose, Spate und Melasse sind im Ausgange nach der Elbe Güter, die unser Binnenverkehr früher kaum gekannt hat.

*) 1912: 650 000 t.
**) 1912: 1 400 000 t.

Digitized by Google

Allerdings bleibt die Konkurrenz mit Hamburg auch für diese Güter nach wie vor recht scharf. Zwar ist der Wasserweg von Lauenburg a. E. über Lübeck nach allen Ostseehäfen um rund 150 km kürzer als über Hamburg. Aber die Kanalgebühren in dem den Elbe—Trave-Kanal an Länge um fast die Hälfte übertreffenden Seekanal von der unteren Elbe nach Kiel (98 km) sind verhältnismäßig niedrig; überdies leistet für den Schleppverkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal das Reich so erhebliche Zuschüsse, daß die gesamte Gebührenbelastung für eine Tonne Guts auf jener Seekanalstrecke, namentlich in großen Seeschiffen — sehr zum Schaden Lübecks — nicht höher, unter Umständen sogar niedriger ist als auf dem nur der Binnenschiffahrt dienenden Elbe—Trave-Kanal. Auch die gegenüber dem Lübecker Hafen hohen Platzspesen des Hamburger Hafens können zugunsten Lübecks nicht ohne weiteres den Ausschlag geben, weil namentlich für ganze Schiffsladungen in Massengütern der Hamburger Hafen trotz des längeren Wasserweges seit jeher eine besonders günstige Frachtgelegenheit bietet.

Gleichwohl, eine wesentliche Stärkung der Hinterlandsbeziehungen Lübecks durch den Elbe—Trave-Kanal ist auf Grund der beigebrachten gesamten Verkehrsziffern ganz gewiß nicht zu verkennen. Das ist nicht etwa auf Kosten des Eisenbahnverkehrs erfolgt. Zwar hat im Wechselverkehr zwischen Lübeck und Hamburg die Entwicklung eines Binnenwasserverkehrs von etwa 120 000 t,*) d. h. rund 1/5 von Lübecks gesamtem Binnenwasserverkehr (einschließlich Trave- und Wakenitz-Verkehr), den Bahngüterverkehr zwischen Lübeck und Hamburg natürlich nicht unberührt lassen können. Dieser vor der Kanaleröffnung rund 180 000 t umfassende Bahnverkehr hat sich trotz der von der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft für eine Reihe von wichtigen Transitgütern inzwischen erstellten besonders niedrigen Ausnahmetarife erst im Jahre 1910 wieder auf rund 155 000 t gehoben. Übrigens ein recht interessantes Beispiel für das Konkurrieren von Wasser- und Schienenweg.

In allen anderen Verkehrsrichtungen, d. h. vor allem im Verkehr mit dem Elbgebiet ohne Hamburg, weist dagegen der Eisenbahnverkehr innerhalb des letzten Jahrzehnts eine stetige, wenn auch bescheidene Zunahme auf. Er ist von rund 1 Mill. t im Jahre 1899 auf 1,36 Mill. t im Jahre 1909 angewachsen. Im Verhältnis zum Binnenwasserverkehr nimmt er allerdings im letzten Jahre nur noch rund 67 Prozent des gesamten lübeckischen Hinterlandverkehrs ein, während dieser Anteil vor der Kanaleröffnung noch rund 85 Prozent betrug. Hierdurch hat sich die Art der Zusammensetzung der Hinterlandbeziehungen Lübecks der der anderen deutschen Häfen wesentlich genähert. Als Zufuhrstraße hat im Vergleich zum Eisenbahnverkehr sogar der Elbe—Trave-Kanal für Lübeck eine größere Bedeutung gewonnen, als sie etwa dem Pregel für Königsberg, der Weichsel für Danzig oder der Weser für Bremen zukommt, während anderseits die Bedeutung der Oder für den Hinterlandverkehr Stettins sowie vor allem die Bedeutung der Elbe für den Hinterlandverkehr Hamburgs nicht nur absolut, sondern auch relativ natürlich weit über die Bedeutung des Elbe—Trave-Kanals für Lübecks Hinterlandbeziehungen hinausgeht.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die beachtenswerte Förderung, die nach dem vorhergehenden der Elbe—Trave-Kanal Lübecks Verkehr mit dem Binnenlande gebracht

*) 1911: 168 000 t.

Digitized by Google

hat, in Lübecks verbesserter Seestellung mehr oder weniger zum Ausdruck kommen muß. Eines allerdings darf bei dieser Wertung nicht vergessen werden. Lübecks Verkehrsaufwendungen der letzten drei Jahrzehnte sind ja keineswegs allein, nicht einmal überwiegend, dem Kanalbau zugute gekommen. Sehen wir selbst von den 4½ Mill. ℳ ab, die Lübeck für den neuen Bahnhof und die Erweiterung der Bahnanlagen ausgegeben hat, so bleiben als Aufwendungen Lübecks für Verkehrszwecke in den letzten drei Jahrzehnten nicht weniger als 40 Mill. ℳ übrig. Hiervon sind, wie erwähnt, etwas über 16 Mill. für den Bau des Elbe–Trave-Kanals, weitere 5 Mill. ℳ für den Erwerb und die Erschließung ausgedehnter Industrieterrains am Kanal und am Trave-Lauf aufgewendet worden, während nicht weniger als 18½ Mill. ℳ für moderne Hafenanlagen und für die Vertiefung und Verbesserung der lübeckischen Seewasserstraßen aufgebracht worden sind. Für ein Staats- und Gemeinwesen von der Größe Lübecks gewiß recht ansehnliche Summen. Aber die drei Trave-Korrektionen des letzten halben Jahrhunderts, vor allem die durch Oberbaudirektor Rehder durchgeführten Wasserbauten, haben doch den großen Erfolg gezeitigt, daß die Wassertiefen unserer Schiffahrtsstraßen von 2½ bis 3 m auf 8½ bis 9½ m gebracht sind und Lübeck hierdurch seine Seeverkehrsstraße den tiefgehenden Seeschiffen für die Großindustrie in vollstem Maße angepaßt hat. —

Wie beziffert sich nun der Erfolg dieser für den Binnen- und Seeverkehr gebrachten Opfer für Lübecks Seestellung?

An der Gesamtentwicklung der deutschen Ostseehäfen gemessen, kann Lübeck heute einen Vergleich wohl aushalten.

Tabelle 4.

**Seewärtiger Gesamtgüterverkehr der wichtigsten deutschen Seehäfen (1900 und 1910) und dessen Entwicklung.**

| Häfen | 1900 in 1000 t | 1910 in 1000 t | Zunahme des Gewichts in % | 1900 in Mill. ℳ | 1910 in Mill. ℳ | Zunahme des Wertes in % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hamburg | 14 432 | 22 109 | 53,2 | 4092 | 7939 | 94,0 |
| Bremen | 3 855 | 5 538 | 43,6 | 1257 | 2226 | 77,1 |
| Stettin | 3 281 | 4 804 | 40,6 | ? | ? | ? |
| Königsberg | 1 400 | 1 923 | 37,8 | 232 | 304 | 31,0 |
| Danzig | 1 511 | 1 796 | 18,9 | 222 | 274 | 23,4 |
| **Lübeck** | 830 | 1 564 | 88,4 | 239 | 349 | 46,0 |
| Kiel | 644 | 645 | 2,0 | ? | 91,8 | ? |

Der Gesamtwert von Lübecks seewärtigem Güterverkehr ist von 1900 bis 1910 um 46 Prozent, das ist erheblich stärker als in Königsberg und Danzig oder gar in Kiel, angewachsen. Einen besonders hohen Aufschwung hat aber, dank Lübecks großindustrieller Entwicklung, in der gleichen Zeit vor allem die Menge seiner gesamten ein- und ausgehenden Ladung genommen. Hier zeigt sich eine Zunahme von mehr als 88 Prozent, während selbst Stettins ein- und ausgehende Ladung in dieser Zeit nur um rund 40 Prozent zunehmen konnte und die anderen Ostseehäfen auch hinter dieser Zahl noch mehr oder weniger erheblich zurückbleiben.

Digitized by Google

Wenn Lübeck hinsichtlich der Menge seiner im Ost- und Nordseeverkehr ein- und ausgehenden Ladung heute gleichwohl noch immer hinter Königsberg und Danzig steht, so liegt dies einmal an dem starken Überwiegen des Nordseeverkehrs in jenen Häfen, welcher in Lübeck trotz seines Anwachsens um das $3^1/_2$fache im letzten Jahrzehnt noch heute weniger als die Hälfte des Nordseeverkehrs von Königsberg oder Danzig ausmacht. Es liegt ferner aber vor allem daran, daß die Stärke des lübeckischen Verkehrs in der Ausfuhr von jeher hauptsächlich in einem hochwertigen Stückgutverkehr, namentlich aus den westlichen Teilen Deutschlands, beruht. Eben diese Hochwertigkeit des lübeckischen Verkehrs hat es deshalb zur Folge, daß Lübeck hinsichtlich des Wertes seiner Ein- und Ausfuhr in den Ostseehäfen bemerkenswerterweise heute die zweite Stelle einnimmt, in dieser Hinsicht also auch den Verkehr der beiden ostdeutschen Häfen nicht unerheblich übertrifft.

Eine beachtenswerte Stellung, d. h. zwar natürlich hinter Stettin, aber doch annähernd auf der Höhe Königsbergs und Danzigs, nimmt Lübeck ferner hinsichtlich des Raumgehalts seines gesamten Seeschiffsverkehrs ein.

Tabelle 5.

**Seeschiffsverkehr in den wichtigsten deutschen Seehäfen. 1910.**

| Häfen | Eingang | | Ausgang | | Zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anzahl der Schiffe | Raumgehalt in Reg.-Tons | Anzahl der Schiffe | Raumgehalt in Reg.-Tons | Anzahl der Schiffe | Raumgehalt in Reg.-Tons |
| Hamburg | 17 358 | 12 656 300 | 17 244 | 12 756 800 | 34 602 | 25 413 100 |
| Bremen | 5 576 | 4 130 000 | 5 804 | 4 157 500 | 11 380 | 8 287 500 |
| Stettin | 5 177 | 2 028 500 | 5 560 | 2 081 600 | 10 737 | 4 110 100 |
| Königsberg | 2 821 | 883 400 | 2 788 | 880 600 | 5 609 | 1 764 000 |
| Danzig | 2 545 | 879 000 | 2 536 | 873 400 | 5 081 | 1 752 400 |
| **Lübeck** | 3 285 | 831 600 | 3 303 | 842 600 | 6 588 | **1 674 200** |
| Kiel | 5 978 | 628 100 | 5 995 | 631 200 | 11 973 | 1 259 300 |

Der Grund hierfür ist das große Überwiegen der lübeckischen Einfuhr im Nord- wie im Ostseeverkehr. Von Lübecks Eingang aus der Ostsee in Höhe von 726 000 t entfällt nämlich fast die Hälfte allein auf Holz, ein weiteres Drittel auf nur 12 Hauptartikel der lübeckischen Einfuhr, vor allem auf Rohmaterialien für das Hochofenwerk, auf Getreide und Hülsenfrüchte, Steine, Holzwaren und Heringe. Es wäre zu wünschen, daß die auf diese Weise, abgesehen von der regelmäßigen Tourenfahrt, in Lübeck immer zur Verfügung stehende bedeutende leere Dampfer- und Segler-Tonnage im Laufe der Zeit durch systematisches Vorgehen eine bessere Ausnutzung erführe, um neben der bestehenden Ausfuhr von Düngemitteln, Salzen, Eisen und Eisenwaren einen weiteren ausgehenden Massenverkehr zu entwickeln.

Allerdings sind das nur Hoffnungen. Lübecks natürlich gegebenes Feld ist im Gegensatz zu allen anderen hier behandelten Häfen in der großen Hauptsache nach wie vor nur die Ostsee. Die an sich erfreuliche Entwicklung von Lübecks Nordseeverkehr beruht so gut wie ausschließlich auf seiner durch den Elbe—Trave-Kanal bedingten großindustriellen Entwicklung, d. h. vor allem auf den Rohstoff-

Digitized by Google

bezügen des Hochofenwerks, nicht auf einer Verbesserung der Handelsstellung Lübecks. Betrachten wir aber die Entwicklung des reinen Ostseeverkehrs seit dem Jahre 1899, dem Vorjahre der Eröffnung des Elbe—Trave-Kanals, bis zur Jetztzeit, so ergibt sich folgendes Bild.

Vom Jahre 1899 bis 1910 vermehrte sich, wie ein Vergleich der Gesamtziffern der Tabelle 3 zeigt, der reine Ostseeverkehr der Menge nach:

| | | | |
|---|---|---|---|
| in | Kiel | überhaupt | nicht, |
| = | Danzig | um 24 | Prozent, |
| = | Stettin | = 37 | = |
| = | **Lübeck** | = 58 | = |
| = | Königsberg | = 70 | = |
| = | Bremen | = 92 | = |
| = | **Hamburg** | = 138 | = |

Scheiden wir das in seinem Ostseeverkehr abnehmende Kiel sowie die als Konkurrenzplätze für Lübeck nicht in Frage kommenden Häfen Danzig und Königsberg aus, so zeigt der Lübecker Ostseeverkehr gegenüber dem Stettiner zwar immerhin eine beachtenswerte Entwicklung, die sich freilich mit der bevorstehenden Eröffnung des Berlin—Stettiner Großschiffahrtsweges zugunsten Stettins erheblich ändern wird.

Auch gegenüber der im vorhergehenden Jahrzehnt recht bescheidenen Steigerung von Lübecks Ostseeverkehr in Höhe von 17 Prozent (siehe oben) werden wir die neue Steigerung von 58 Prozent gewiß als das Ergebnis der lübeckischen Wasserstraßenpolitik buchen dürfen.

Aber Hamburg, das ein Jahrzehnt vorher seinen Ostseeverkehr verdreifachen konnte, hat ihn von 1899 bis 1910 wiederum mehr als verdoppelt, desgleichen, wenn auch in etwas geringerem Maße, Bremen. Mit anderen Worten: Lübecks Verkehr mit der Ostsee, der vor zwei Jahrzehnten fast doppelt so groß war als der gleiche Verkehr Hamburgs, ist trotz seiner nicht unerheblichen absoluten Steigerung im Jahre 1910 um mehr als die Hälfte hinter Hamburg zurückgeblieben und ist nur noch rund 200 000 t größer als der gleiche Verkehr Bremens.

Dieser Wettbewerb der Nordseeplätze hat es mit sich gebracht, daß Lübecks Anteil an dem stark emporstrebenden gesamten Ostseeverkehr der größten deutschen Hafenplätze in diesen zwei Jahrzehnten von rund einem Fünftel auf rund ein Siebentel gefallen, Hamburgs Anteil dagegen von rund einem Zehntel auf fast ein Drittel gewachsen ist.

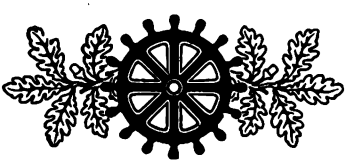
Gewiß würden auch ohne den Kaiser Wilhelm-Kanal viele seiner billigen Massenartikel, namentlich des überseeischen Verkehrs (z. B. Salpeter, Kopra, Petroleum, Gerbstoffe, Harze usw.), wohl nach wie vor den Weg um Skagen herum gefunden haben. Dagegen hätten die gewaltigen Getreidemengen des Ostens, ferner Hülsenfrüchte, Papier und Pappe, Eisen und Eisenwaren aus Schweden, russische Eier, Häute und Felle, russische und dänische Butter sowie in der Ausfuhr Kaffee, Weizenmehl, Reis, Öle, Schmalz, Häute, Baumwolle und Apfelsinen, das sind zusammen nicht weniger als rund 900 000 t, Lübecks Handelsstellung zugute kommen können,

Digitized by Google

wenn nicht neben dem Elbe—Trave-Kanal der Kaiser Wilhelm-Kanal als Konkurrenzweg bestünde. So richtig es also auf der einen Seite ist, daß Lübeck ohne den Elbe—Trave-Kanal unheilbarem Siechtum hätte verfallen müssen, so richtig ist es auf der anderen Seite, daß der Kaiser Wilhelm-Kanal Lübecks Stellung im Ostseeverkehr erheblich beeinträchtigt. Hätten Hamburg und Bremen, vor allem auch mittels ihres hochentwickelten Leichterverkehrs, nicht so machtvoll durch den Kaiser Wilhelm-Kanal in die Ostsee vorstoßen können, so würde, wie wir gesehen haben, Lübeck im Ostseeverkehr heute etwa eine doppelt so starke Stellung einnehmen können, als es tatsächlich einnimmt.

Auch in Zukunft wird Lübeck ein heißes Ringen um die Erhaltung und den Ausbau seiner Wirtschaftsstellung nicht erspart bleiben. Der 1913 fertiggestellte Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin wird eine wesentlich stärkere Beteiligung jenes preußischen ersten Ausfuhrhafens an dem heute für Stettin noch etwas abgelegenen Elbverkehr zur unmittelbaren Folge haben. Die Weser-Regulierung und der Rhein—Weser-Kanal werden ferner Bremen eine beträchtliche Verbesserung seiner Hinterlandbeziehungen mit Hannover und Rheinland-Westfalen, jenem wichtigen Verkehrsgebiet auch unseres Platzes, bringen.

Lübeck wird es sich deshalb angelegen sein lassen müssen, durch einen zeitgemäßen Anschluß an das westdeutsche Wasserstraßennetz für die vielen Nachteile seiner Verkehrsstellung einen befriedigenden Ausgleich zu finden. Im Zusammenhang hiermit wird Lübeck sich auf der durch den Elbe—Trave-Kanal angebahnten neuen Verkehrsgrundlage einzurichten und sein Augenmerk darauf zu lenken haben, wie es an den großen wachsenden Märkten der Ostsee, d. h. an dem schwedischen, ganz besonders aber an dem beinahe noch unbegrenzt ausdehnungsfähigen gewaltigen russischen Markte sich seinen Anteil sichern kann. Glückt es endlich, Hand in Hand mit der Lübecker Wasserstraßenpolitik, im Wege der gleichfalls seit einem Jahrzehnt kraftvoll eingeleiteten lübeckischen Industriepolitik, dem allgemeinen Wirtschaftsleben Lübecks diejenige Befruchtung zuzuführen, die heute der Handel allein einem Gemeinwesen nicht mehr zu geben vermag, und gelingt es hierdurch, diejenigen Erwartungen zur Erfüllung zu bringen, die Lübeck vor allem an seine Entwicklung als Industrieplatz geknüpft hat, dann werden sich die Opfer nicht als vergeblich erweisen, die im Laufe der letzten drei Jahrzehnte Lübeck seiner Zukunft gebracht hat.



Digitized by Google

# Der englische Marineetat 1913/14.

Wie bereits im Vorjahre ist bei der Aufstellung des diesjährigen englischen Marineetats das deutsche Bauprogramm in erster Linie maßgebend gewesen. Dies kam bei den Etatsverhandlungen im Unterhause und in der Presse klar zum Ausdruck. Die Denkschrift zum Etat ist ziemlich farblos. Das Wesentliche hat der Erste Lord der Admiralität in seiner Etatsrede im Unterhause gesagt.

## A. Übersicht über den Etat.

Die Summe der Gesamtausgaben für die englische Marine, also der Brutto-Etat, ist für das kommende Jahr auf 985,996 Mill. ℳ veranschlagt worden, gegen 953,562 Mill. ℳ im Vorjahre (einschließlich Nachtragsetat).

Die Eigeneinnahmen der Marine ergeben sich wie sonst in der Hauptsache aus dem Verkauf alter Schiffe und Inventarien sowie aus den Beiträgen der Tochterländer Neuseeland, Australien, Südafrika, Kanada, Neufundland und Indien; sie belaufen sich insgesamt auf 41,29 Mill. ℳ, hiervon Zuschüsse der Kolonien 11,64 Mill. ℳ.

Nach Abzug dieser Einnahmen vom Brutto-Etat ergibt sich der Netto-Etat, der in diesem Jahre

**944,71 Millionen ℳ**

beträgt, das sind 25,17 Mill. ℳ mehr als im Vorjahre (einschl. des vorjährigen Nachtragsetats). Die Steigerung ist hauptsächlich herbeigeführt durch vermehrte Ausgaben für Besoldung (Kapitel 1), Verpflegung und Bekleidung (Kapitel 2) und Armierungen (Kapitel 9).

Die starke Personalvermehrung um 8500 Köpfe ist veranlaßt durch den Bedarf der neuen Schiffe, die sich noch im Bau befinden und später in Dienst gestellt werden. Während in früheren Jahren der Jahresdurchschnitt der Personalvermehrung im Etat angegeben wurde, ist diesmal die Höchstziffer angegeben. Der Jahresdurchschnitt würde sich diesmal auf etwa 5000 Köpfe beziffern.

Auffällig ist die 29 Mill. ℳ betragende Verminderung der für Schiffsbauten auf Privatwerften vorgesehenen Summe. Die Denkschrift zum Etat erklärt diese Verminderung mit der außergewöhnlichen Überlastung der Werften mit Schiffbauten für ausländische Rechnung und dem Arbeitermangel, die einen größeren Betrag vorzusehen nicht ratsam erscheinen ließen. Auf pünktliche Lieferung würde der größte Wert gelegt werden. Sollte sich die Lage im Schiffbau ändern und die Ausführung des Programms besser fortschreiten, so würden zu einem späteren Zeitpunkt des Jahres Ergänzungskredite nachgefordert werden.

Für Schiffsneubauten insgesamt sind bisher **278,1 Mill. ℳ** angesetzt gegen 291,6 Mill. ℳ im Vorjahre. Die Summe von 41,9 Mill. ℳ für die ersten Raten bedeutet jedoch eine Vermehrung um 3,1 Mill. ℳ gegenüber dem entsprechenden Betrage im Vorjahre. Von diesem Mehr entfallen etwa 2 Mill. ℳ auf die erhöhten



Digitized by Google

Anfangsraten für die auf den Regierungswerften zu bauenden Linienschiffe, für die im ganzen 8,8 Mill. ℳ vorgesehen sind gegenüber 1,6 Mill. ℳ der auf Privatwerften zu bauenden Linienschiffe. Wie schon im Vorjahre sind die ersten Raten für Zerstörer etwa um die Hälfte höher als in früheren Jahren, einmal, um eine frühere Inbaugabe zu ermöglichen, dann, um ihr Deplacement zu steigern.

Das Bauprogramm dieses Jahres sieht vor (die in Klammern beigefügten Zahlen entsprechen dem Vorjahre):

5 Linienschiffe (4),
8 leichte Kreuzer (8),
16 Zerstörer (20),
eine Anzahl Unterseeboote und Hilfsfahrzeuge.

Wie schon im Vorjahre ist die Zahl der Unterseeboote absichtlich nicht angegeben, damit nicht aus ihr und der geforderten Geldsumme (6,9 Mill. ℳ) auf Größe und Bauart dieser Fahrzeuge geschlossen werden kann. Im letzten Jahre wurden für diesen Posten 7,4 Mill. ℳ gefordert.

Von den Linienschiffen sollen je eins auf den Regierungswerften von Portsmouth und Devonport gebaut, die übrigen an Privatwerften vergeben werden; von den leichten Kreuzern entfallen zwei auf die Regierungswerft von Pembroke, einer auf die von Chatham, die übrigen fünf auf Privatwerften. Die Zerstörer sollen wie üblich sämtlich auf Privatwerften gebaut werden. Von den Unterseebooten ist eins der Staatswerft in Chatham zugefallen, die übrigen werden an Privatfirmen vergeben.

Die Gesamtkosten des neuen Bauprogramms betragen 325,6 Mill. ℳ gegen 265,5 Mill. ℳ des vorjährigen. Unter Berücksichtigung der Bauprogramme der beiden Jahre läßt sich aus der Steigerung entnehmen, daß mit einer nicht unerheblichen Größensteigerung der Linienschiffe gerechnet werden muß.

Beabsichtigt ist ferner der Bau von zwei Flußkanonenbooten und einem Schwimmdock. Als erste Rate sind für letzteres 510 000 ℳ eingestellt, die Gesamtkosten sind nicht angegeben.

## B. Einzelheiten des Etats.

Nachstehende Tabelle enthält die einzelnen Posten des Etats im Vergleich zu denen des Vorjahres (einschließlich Nachtragsetat):

| | 1913/14 | 1912/13 | mehr als im Vorjahre | weniger als im Vorjahre |
|---|---|---|---|---|
| I. Personalbestand (Offiziere und Mannschaften) . . . . . | 146 000 | 137 500 | 8 500 | — |
| II. Ausgaben für aktive Dienstverhältnisse: | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ |
| 1. Besoldungen . . . . . | 171 343 680 | 156 814 800 | 14 528 880 | — |
| 2. Verpflegung und Bekleidung . . . | 59 772 000 | 54 714 840 | 5 057 160 | — |
| 3. Sanitätswesen . . . . . | 5 552 880 | 5 505 960 | 46 920 | — |
| 4. Gerichtswesen . . . . . | 69 360 | 71 400 | — | 2 040 |
| 5. Erziehung und Unterricht . . . . | 3 257 880 | 3 111 000 | 146 880 | — |
| 6. Wissenschaftlicher Dienst . . . . . | 1 350 480 | 1 468 800 | — | 118 320 |
| 7. Reservemannschaften . . . . . | 9 710 400 | 8 704 680 | 1 005 720 | — |

Digitized by Google

| | 1913/14 | 1912/13 | mehr als im Vorjahre | weniger Vorjahre |
|---|---|---|---|---|
| 8. Schiffbauten, Reparaturen, Indienst-haltung: | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ |
| a. Personal | 82 887 240 | 71 987 520 | 10 899 720 | — |
| b. Material | 119 372 640 | 103 566 720 | 15 805 920 | — |
| c. Privatindustrie | 249 416 520 | 278 798 640 | — | 29 382 120 |
| 9. Armierungen | 89 678 400 | 84 027 600 | 5 650 800 | — |
| 10. Werft- und Hafenbauten | 70 339 200 | 72 318 000 | — | 1 979 800 |
| 11. Verschiedenes | 12 050 280 | 10 852 800 | 1 197 480 | — |
| 12. Admiralität | 9 180 000 | 8 741 400 | 438 600 | — |
| Insgesamt | 883 980 960 | 860 684 160 | 54 778 080 | 31 481 280 |
| III. Ausgaben für inaktive Dienstverhältnisse: | | | | |
| 13. Halbsold und Sold für Verabschiedete | 20 518 320 | 19 498 320 | 1 020 000 | — |
| 14. Pensionen, Zulagen | 31 866 840 | 30 930 480 | 936 360 | — |
| 15. Zivilpensionen | 8 343 600 | 8 425 200 | — | 81 600 |
| Insgesamt | 60 728 760 | 58 854 000 | 1 956 360 | 81 600 |
| Gesamtsumme von II und III | 944 709 720 | 919 538 160 | 56 734 440 | 31 562 880 |

Vermehrung der Ausgaben gegen 1912/13: 25 171 560 Mill. ℳ.

Zu I. Personalbestand. Die Personalvermehrungen bestehen aus:

1 Flaggoffizier,
537 Offizieren,
4622 Unteroffizieren und Mannschaften,
2643 Schiffsjungen,
930 Stellen für sonstiges Personal,

zusammen 8733 Stellen.

Demgegenüber tritt eine Verringerung ein um:

58 Fähnriche, mates usw.,
175 Deckoffiziere,

zusammen 233 Stellen.

Tatsächliche Vermehrung somit 8500 Stellen gegenüber 3500 Stellen im Vorjahre.

Die Denkschrift zum Etat besagt, daß die Rekrutierungsergebnisse im vergangenen Jahre im allgemeinen zufriedenstellend waren mit Ausnahme der für Büchsenmacher-, Zimmermanns- und Maler-Personal. Im vergangenen Jahre wurden neu angeworben 11 576 Mannschaften für die Flotte und 1556 Mann für die Royal Marines. Diese Zahlen übertreffen sogar die bisher höchsten Zahlen des Vorjahres um 270 Köpfe.

Um den gesteigerten Anforderungen an die Ausbildung infolge der umfangreichen Schiffsjungeneinstellung zu genügen, wurden die Jungen, die früher in Harwich auf dem Schulschiff „Ganges" ausgebildet wurden, den Mannschaftsabteilungen in Devonport zugeteilt, und der Große Kreuzer „Powerful" wurde als Schulschiff in Devonport stationiert. Dadurch lassen sich weitere 1050 Schiffsjungen unterbringen.



Digitized by Google

Die Gesamtzahl der Royal Marines betrug Ende März 1913 16300 Mann, die des Küstenwachpersonals einschließlich Offiziere Ende Januar 3037.

Die Denkschrift zum Etat befaßt sich ausführlich mit der brennenden Frage des Offiziersatzes und seiner Ausbildung. Der Prüfungsausschuß für die Ausbildung des Offiziersatzes hat seine Arbeiten unter dem Vorsitz des Admirals Sir Reginald Custance abgeschlossen. Der Bericht liegt der Admiralität vor. Inzwischen sind jedoch bereits einzelne Änderungen in weniger wichtigen Punkten getroffen worden. Die Prüfungen der Fähnriche in Seemannschaft und Navigation werden bereits nach 2 Jahren 4 Monaten an Bord statt wie bisher nach 3 Jahren an Land abgehalten. Nach bestandener Prüfung werden die Fähnriche zu diensttuenden Unterleutnants ernannt. Nach weiteren 8 Monaten sind die noch ausstehenden Prüfungen im Artillerie-, Torpedo- und Maschinenwesen abzulegen. Die jährliche Prüfung der Fähnriche auf der Flotte ist fortgefallen.

Die Denkschrift macht folgende ausführliche Angaben über die neue Ausbildung der aus dem Deckoffizierstande hervorgehenden Offizieranwärter. Zunächst Unterrichtslehrgänge in Portsmouth. Danach Beförderung zum acting mate. Darauf 4 Monate Ausbildung in Navigation im Royal Naval College in Greenwich, zweimonatiger Lehrgang im Lotsenwesen auf der Navigationsschule zu Portsmouth. Nach abgelegter Schlußprüfung Einschiffung als mate auf seegehenden Schiffen für 2 Jahre. Danach Beförderung zum Leutnant.

Wie bereits im Vorjahre sind auf Grund einer Prüfung Offizieranwärter für die Royal Marines unmittelbar als Leutnants in dieses Korps aufgenommen worden, im ganzen dreizehn. Eine weitere Einstellung soll im nächsten Juni erfolgen, um freie Stellen zu besetzen.

Über die Maßnahmen zur Beseitigung des herrschenden Offiziermangels siehe Etatsrede des Ersten Lords S. 614.

Zu II, 1, 2. Besoldung, Verpflegung, Bekleidung. Die Ausgabensteigerung bei diesem Posten um 19,6 Mill. ℳ ist in erster Linie durch die Personalvermehrung bedingt, ferner durch die Besoldungsaufbesserung (siehe Januarheft 1913) einschließlich der Zulagen für das Personal des Flugwesens und die teilweise freie Bekleidung für einzelne Mannschaftsklassen. Die jährliche Kostensteigerung durch die Besoldungsaufbesserung wird auf 7,9 Mill. ℳ geschätzt.

Zu II, 3. Sanitätswesen. Die Denkschrift weist auf die Errichtung einer Marinesanitätsschule am Royal Naval College hin, an der jährlich mehrere Lehrgänge für die neu eintretenden Sanitätsoffiziere abgehalten werden.

Die Ergebnisse der Arbeiten des im Vorjahre eingesetzten Untersuchungsausschusses zur Bekämpfung der Tuberkulose haben zur Einführung von Bestimmungen über gesundheitliche Vorsichtsmaßregeln an Bord von Schiffen geführt. Die Frage der Ventilation auf Kriegschiffen wird von einem besonderen Ausschuß geprüft.

Zu II, 4. Gerichtswesen. Die Arbeiten des Ausschusses zur Prüfung der Strafverhältnisse haben zur Abschaffung bestimmter, nicht mehr zeitgemäßer Strafen geführt. Die Entfernung von Obermaaten und Maaten aus ihrem Dienstgrade ist nur noch durch ein Kriegsgericht möglich.

Digitized by Google

Zu II, 5. Bildungswesen. Die Ausgabensteigerung hängt zusammen mit Mehrforderungen für das Royal Naval College in Greenwich und mit der Eröffnung des Royal Naval Engineering College daselbst.

Zu II, 6. Wissenschaftlicher Dienst. Für Herstellung von Seekarten sind wieder 50 000 ℳ mehr angesetzt als im Vorjahre. Dagegen sind die Ausgaben für den Küstendienst um über 220 000 ℳ geringer, wodurch sich die Verminderung der Gesamtforderungen in erster Linie erklärt.

Zu II, 7. Marinereserven. a) Die Mehrkosten entfallen wie im Vorjahre zum größten Teil auf die Royal Fleet Reserve, die nur gediente Mannschaften aufnimmt. Ihr Istbestand ist von 24082 auf 25 788 gestiegen. Die neugeschaffene Klasse der Immediate Reserve, die aus Seeleuten, Heizern und Marines unter 32 Lebensjahren besteht, welche den Dienst vor Erreichung der pensionsfähigen Dienstzeit verlassen, bestand am 31. Dezember 1912 bereits aus 2180 Mann. Sie kommt in erster Linie für Einberufungen im Kriegsfalle oder Zeiten politischer Spannung zur Besetzung von Schiffen der ersten Kampflinie in Frage. Sie ist in 24 Stunden verfügbar.

Der Sollbestand für den neuen Etat ist wie folgt festgesetzt:

| | Klasse A, d. h. Leute mit vorangegangener langer aktiver Dienstzeit | Klasse B, d. h. Leute mit kurzer aktiver Dienstzeit | Immediate Class | Zusammen |
|---|---|---|---|---|
| Ausgebildet als Seeleute . . . | 3 720 | 8 450 | 1 500 | 13 670 |
| " " Maschinenpersonal | 2 400 | 5 600 | 1 600 | 9 600 |
| " " Marines . . . | 1 800 | 3 000 | 500 | 5 300 |
| " " Polizisten . . . | 187 | 7 | — | 194 |
| Zusammen . . . | 8 107 | 17 057 | 3 600 | 28 764 |

b) Der Gesamtbestand der Royal Naval Reserve — Personal der Handelsmarine, das sich zum Dienst im Kriegsfalle verpflichtet — ist weiter zurückgegangen, nämlich von 18 438 auf 18 191 Mann. Der Etat sieht im ganzen 18 880 Stellen vor. Von den am 1. Januar 1913 vorhandenen 1219 Offizieren des Military Branch haben 569 eine zwölfmonatige Übung in der Flotte abgeleistet. Dazu kommen 41, die augenblicklich ihre Übung ableisten. Die Einberufung erfolgt im allgemeinen auf Schiffe der II. Flotte. Neuerdings erhalten die Offiziere auch Unterrichtskurse in Strategie, internationalem Recht u. a. Außerdem haben 217 Offiziere und 58 Mann der Royal Naval Reserve an den seit April 1912 eingerichteten Signalkursen teilgenommen.

Für die „trawler section" (Minensuchdienst) sieht der Etat vor:

120 Schiffsführer gegen 100 im Jahre 1912/13 und
1158 Mannschaften gegen 1178 im Jahre 1912/13.

c) Die Stärke der Royal Naval Volunteer Reserve — Freiwillige aller Berufsklassen — betrug am 1. Januar 1913 4224 Mann gegen 4597 des Sollbestandes. Für 1913/14 ist ihre Stärke auf 4700 Mann veranschlagt. Zu den bestehenden 6 Divisionen zu 44 Kompagnien soll eine neue Division mit 3 Kompagnien

Digitized by Google

zu je 100 Mann treten. Im vergangenen Jahre haben 72 Offiziere und 1240 Mannschaften eine 14- oder 28tägige Übung auf voll bemannten Schiffen der Heimatflotte abgeleistet.

Zu II, 8. Schiffbauten, Reparaturen, Indiensthaltung. Im verflossenen Rechnungsjahre wurden fertiggestellt:

4 Linienschiffe: „King George V.", „Centurion", „Thunderer", „Conqueror".
3 Schlachtkreuzer: „Lion", „Princeß Royal", „New Zealand".
5 Kleine Kreuzer: „Chatham", „Dublin", „Southampton", „Amphion", „Melbourne" (für die australische Regierung).
15 Zerstörer der „Acheron"-, „Defender"-, „Firedrake"- und „Acasta"-Klasse von den Programmen 1910 und 1911.
3 Unterseeboote: „D 6", „E 1" und „E 4".
3 Hilfsschiffe für Unterseeboote: „Maidstone", „Adamant" und „Alecto".

Am 1. April 1913 sind noch im Bau:

11 Linienschiffe (einschließlich „Malaya"),
3 Schlachtkreuzer (darunter einer für die australische Regierung),
13 Kleine Kreuzer (darunter einer für die australische Regierung),
35 Zerstörer,
21 Unterseeboote (darunter zwei für die australische Regierung),
eine Anzahl Heizöldampfer und Hilfsschiffe.

Es wurden ferner fertiggestellt:

2 große Schwimmdocks für Großkampfschiffe,
je 1 kleines Schwimmdock für Zerstörer und Unterseeboote.

Ein weiteres kleines Schwimmdock ist für Portland in Auftrag gegeben und soll im nächsten Jahre fertig sein.

Drei Dampfer sind angekauft, um in ein Reparaturschiff, ein Depotschiff für Zerstörer und ein Lazarettschiff umgebaut zu werden.

Zu II, 8a. Die Ausgabensteigerung ist in erster Linie durch erhöhte Löhne und die verkürzten Reparaturzeiten der Schiffe veranlaßt, infolge deren mit Überstunden gearbeitet werden muß.

Zu II, 8b. Die vermehrten Kosten entfallen hauptsächlich auf die Kapitel „Beschaffung von Heizöl für die Flotte", „Bau von Kohlen- und Heizölfahrzeugen", „Elektrische Apparate und Torpedos" sowie „Materialbeschaffung für die Werften".

Zu II, 8c. Die Gründe für diese Ausgabeverminderung sind unter A. besprochen.

Von besonderem Interesse sind die Ausführungen Mr. Churchills in seiner Etatsrede über den Typ der Linienschiffe und Schlachtkreuzer, der neuen Kleinen Kreuzer und über die Entwicklung der Zerstörer und Unterseeboote. Die betreffenden Stellen seiner Rede lauten im Auszuge:

„Im letzten Jahre sind weitgehende, grundsätzliche Änderungen in den Plänen der sogenannten Schlachtkreuzer vorgenommen worden. Diese Schiffe hatten allmählich an Geschwindigkeit wie an Stärke zugenommen. Sie wurden teurer als die größten

Digitized by Google

gleichaltrigen Linienschiffe, waren ihnen aber an Gefechtskraft nicht ebenbürtig. Wir stellten den Grundsatz auf, daß die teuersten Schiffe auch für alle Zwecke die stärksten sein sollten. Wir haben deshalb ein Schiff konstruiert, zwar von etwas geringerer Geschwindigkeit als unsere letzten Schlachtkreuzer, aber immerhin noch genügend schnell, um jeder Schlachtflotte in den nächsten Jahren überlegen zu sein, mit schwererer Armierung und besserem Panzerschutz als irgendeins der bisherigen Linienschiffe. Anstatt im letzten Jahre einen Schlachtkreuzer und drei Linienschiffe auf Stapel zu legen, haben wir uns dafür entschieden, daß alle vier Schiffe von 1912 und die „Malaya" vom neuen Typ sein sollen. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß wir das bei den kanadischen Schiffen wiederholen. Dann würden wir acht Schiffe haben, ein Geschwader, gegen das kein anderes — fertiges, im Bau befindliches oder geplantes — Geschwader in der ganzen Welt an Geschützen, Panzer und Geschwindigkeit aufkommen kann.

Über den Typ der Schiffe des 1913-Programms zu sprechen, ist noch zu früh. Aber wir müssen uns davor hüten, daß unsere Seemachtsentwicklung erstarrt. Vielleicht kommt der Tag, an dem überhaupt nicht mehr nach Dreadnoughts gerechnet wird. Wenn ich also versuche, für eine Reihe von Jahren unsere Neubauten in Großkampfschiffen im voraus festzulegen, so hoffe ich so verstanden zu werden, daß die Zahlen als Einheiten an Kampfkraft und Geldwert genommen werden, die die Admiralität später möglicherweise durch andersartige Schiffe ersetzt. Dies ist meines Erachtens eine sehr bedeutsame Bemerkung. Sähen wir uns z. B. im Mittelmeer zwei ausländischen Neubauten gegenüber, so würden wir dagegen vielleicht nicht zwei gleichartige und gleichwertige Schiffe bauen, sondern die entsprechenden 102 Mill. ℳ statt dessen vorteilhafter verwenden für eine gänzlich andersartige Form von Flottenneubauten (on a totally different form of naval construction)."

Über die acht Kleinen Kreuzer und Zerstörer ließ sich der Erste Lord folgendermaßen aus:

„Die acht Kleinen Kreuzer, die in einer Beziehung Zerstörer sind, werden von der Front sehr begehrt. Ihr Seitenpanzer ist im Verhältnis zu ihrer geringen Größe schwer. Die beiden Bauprogramme — 1912/13 und 1913/14 — nehmen gewissermaßen eine Ausnahmestellung ein und müssen mit dem Zerstörerprogramm zusammen betrachtet werden.

Statt der vorjährigen 20 Zerstörer werden nur 16 — dafür aber stärkere — gefordert. Mit einer weiteren Verminderung der Zerstörer zugunsten der Kleinen Kreuzer und der großen Unterseeboote ist zu rechnen."

Zu II, 9. Schiffsarmierungen. Wie schon im Vorjahre ist die Zunahme der Kosten für dieses Kapitel recht erheblich. Die erwartete Verringerung ist also nicht eingetreten. Die Steigerung entfällt in erster Linie auf die Beschaffung neuer Geschütze verbesserten Typs, von Munition und Torpedomaterial. Die Ausgaben für Torpedos selbst sind vermindert. Die Denkschrift zum Etat stellt fest, daß die Reservebestände an Munition trotz der Bedarfssteigerung der Flotte an Munition voll aufgefüllt sind. Die Torpedowaffe befinde sich in weiterer Entwicklung hinsichtlich Verbesserung der Geschwindigkeit, Reichweite und Gradlauf. Die Schießergebnisse des

Digitized by Google

letzten Jahres seien sehr befriedigend. Infolge vermehrter Schießübungen müsse der Schießübungsmunitionsetat erhöht werden. Hervorgehoben werden weiter die Fortschritte in dem System der Feuerleitungsanlagen und der Funkentelegraphie.

Zu II, 10. Werft- und Hafenbauten. Die Verminderung der Ausgaben ist hauptsächlich bei dem Kapitel „Erwerb von Grundstücken, Bau von Anlagen und Vorratshäusern" entstanden. Für den Ausbau der Heizölanlagen in allen Haupthäfen sind weitere bedeutende Mittel vorgesehen.

Für das Flugwesen sind 17,5 Mill. ℳ angesetzt.

Zu II, 11. Verschiedenes (Reise-, Wohnungsgelder, Leuchtfeuerwesen usw.). Die Ausgabesteigerung entfällt hauptsächlich auf Reise- und Marschgebührnisse sowie Löhnung des eingeschifften Zivilpersonals.

Zu II, 12. Admiralität. Die Mehrkosten sind vor allem durch die Schaffung des Departements für Flugwesen und den Ausbau des Konstruktionsdepartements entstanden.

## C. Etatsrede des Ersten Lords im Unterhause.

Mit einer ausführlichen Rede leitete der Erste Lord am 26. März die Verhandlungen über den Etat im Unterhause ein. Sie enthält wichtige Mitteilungen über die Ziele der englischen Marinepolitik, Vorschläge zu einem Rüstungsabkommen, bringt die Ankündigung einzelner Organisationsänderungen und behandelt wichtige schwebende Fragen militärischer und technischer Art.

### I. Steigerung der Ausgaben für die Marine.

Für die Steigerung der Ausgaben führte Mr. Churchill fünf Hauptgründe an: 1. Vermehrung der Indiensthaltungen und des Personals. 2. Steigerung der Größe und Kampfkraft der Kriegschiffe aller Klassen. 3. Einführung von Rohöl als Heizmaterial, Ausbau des Flugwesens und der Funkentelegraphie. 4. Allgemeines Anwachsen der Preise und Löhne, besonders für Kohlen, Öl und Schiffbaumaterial. 5. Das Zurückbleiben des Schiffbaues während der letzten 2 Jahre infolge Unvermögens der Lieferanten, ihre Termine einzuhalten.

Der Marineetat würde noch viel höher sein, wenn nicht eine Überlastung der Schiffswerften bestände infolge von Schiffbauaufträgen und des Mangels an geschulten Arbeitern. „Sollte wider Erwarten die Ausführung des Schiffbauprogramms schneller fortschreiten, werde ich später im Jahre dem Hause Nachtragsforderungen vorlegen müssen." Eine Verzögerung um 6 oder 7 Wochen in der Ausführung des diesjährigen Bauprogramms mache bereits einen Unterschied von etwa 40 Mill. ℳ im Etat aus. Bei Besprechung der Einzelheiten, die eine Ausgabensteigerung veranlassen, deutete der Erste Lord eine weitere Kalibererhöhung der Schiffsgeschütze und Vermehrung der jährlichen Schießübungsmunition an. Die Zahl der Torpedorohre und der Ersatztorpedos sind vermehrt worden. „Es ist jedoch keine Aussicht vorhanden, die gewaltigen, dauernd wachsenden Kosten in den künftigen Marineetats zu vermeiden, wenn nicht die Periode des Wettrüstens und des technischen Fortschreitens aufhört. Von allen Nationen der Welt sind wir vielleicht am besten imstande, eine derartige Anstrengung durchzuhalten, falls sie fortgesetzt werden sollte."

Digitized by Google

## II. Vorschlag einer Pause im Bau von Schiffen.

Mr. Churchill kam dann auf seinen Vorschlag eines „Marineferienjahres" zu sprechen, der in der europäischen Presse lebhaft erörtert worden ist. Er sagte:

„Es gibt glücklicherweise einen Weg, auf welchem die Völker der Welt eine fast augenblickliche Milderung der Frohn erreichen können, in die sie sich selbst freiwillig begeben haben. Auf dem Gebiete des Flottenwettbewerbes ist alles relativ. Die Stärke einer Flotte ist ihre Stärke verglichen mit einer anderen." „Durch die fortgesetzte Größensteigerung und Verbesserung der Schiffstypen läßt jede Nation nicht nur die Flotten ihrer Rivalen, sondern auch ihre eigene jedes Jahr von neuem veralten." Jedes Jahr würden von neuem viele Millionen auf diese Weise vergeudet. „Kann ein Vorgang sinnloser sein? Die Frage, die sich die Großmächte vorlegen sollten, ist diese: Wenn für den Zeitraum eines Jahres kein neues Kriegschiff für irgendeine Flotte gebaut worden ist, würden unsere Flotteninteressen oder die nationale Sicherheit in irgendeiner erkennbaren Weise gefährdet werden?" „Warum sollten wir alle nicht für 1 Jahr im Schiffbau Ferien eintreten lassen, jedenfalls soweit die Neukonstruktion eines Linienschiffes in Betracht kommt? Das ist die Frage, die ich im vorigen Jahre gestellt habe, und das ist der Vorschlag, den ich in diesem Jahre wiederhole." „Er schließt keine Einschränkung der wirklichen Flottenstärke ein. Er ist so einfach, daß er zu keinem Mißverständnisse führen kann. Keine Flotte würde im geringsten benachteiligt sein. Wir in Großbritannien können mit Aufrichtigkeit über diese Frage sprechen. Unsere Schiffbautechnik ist keiner andern unterlegen, unsere Erfahrungen sind weit größer, unsere Hilfsmittel sind reicher als die jeder anderen Macht." „Es ist kein Zeichen der Schwäche des keuchend Zurückbleibenden, sondern ein Appell der Stärke des in der Front Schreitenden. Es ist ein Appell, den wir an alle Nationen richten, und an keine Nation aufrichtiger als an unsere großen Nachbarn jenseits der Nordsee." — „Es ist befriedigend, zu finden, daß unsere Beziehungen sich fühlbar verbessert haben." „Großbritannien und Deutschland haben die Überzeugung gewonnen, daß es beider Wunsch ist, den Frieden zu bewahren." Mr. Churchill betonte dann, daß man sich hüten müsse, die Erklärungen des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts so zu deuten, wie man es wünsche. Keinesfalls dürfe ein diplomatischer Druck auf Deutschland ausgeübt werden, keine neuen Schiffe zu bauen. „Unsere Politik zur See Deutschland gegenüber ist gegründet auf Stärke und Aufrichtigkeit." — „Beide Nationen müssen vollkommen frei sein, bei den Seerüstungen den Kurs einzuschlagen, der ihnen zu irgendeiner Zeit der weise und richtige zu sein scheint; sie müssen frei sein, ihr Programm zu beschränken oder ihren Standard zu erhöhen."

## III. Grundlagen der Marinepolitik.

Die daran anschließenden sehr ausführlichen Erklärungen Mr. Churchills über die englische Marinepolitik lassen sich zu folgenden Hauptpunkten zusammenfassen:

1. Nach Möglichkeit Festlegung des Flottenbauprogramms auf eine Reihe von Jahren unter Berücksichtigung des deutschen Bauprogramms.
2. Eine Verminderung oder Aufhebung des deutschen Bauprogramms würde entsprechend beantwortet werden unter allem Vorbehalt unvorhergesehener Ereignisse.

Digitized by Google

3. Infolge der deutschen Flottennovelle von 1912 sei das englische Bauprogramm über die 60 Prozent Überlegenheit in Großkampfschiffen dahin gesteigert worden, daß in den nächsten 6 Jahren 25 englische gegen 14 deutsche Linienschiffe gebaut werden. Für jedes weitere deutsche Schiff würden zwei englische auf Stapel gelegt werden.
4. Darüber hinaus würden Schiffe gebaut werden, deren Bau infolge neuer Flottenentwicklung im Mittelmeer nötig würde. Zunächst sei dieser Bau nicht nötig.
5. Als weiterer Zuschlag seien die Schiffe zu rechnen, die von den Tochterländern geschenkt würden.

Aus den kanadischen Schiffen nebst „Malaya" und „New Zealand" soll ein neues Geschwader aus fünf Schiffen von gleichförmiger Geschwindigkeit mit der Bezeichnung „Reichsgeschwader" und mit Gibraltar als Stützpunkt gebildet werden. Dieses Geschwader soll je nach Bedarf in der ganzen Welt Kreuzfahrten machen und die Auslandsinteressen wahrnehmen. Das Geschwader könne natürlich durch Linienschiffe oder schnelle Kreuzer verstärkt werden, falls eine der Kolonien dies für zweckmäßig hielte.

Nachdem Mr. Churchill erklärt hatte, daß die Admiralität die Entwicklung der Flotten der Dominions ermutigen würde, sei es, daß sie eine eigene Marine ausbauen, oder, was wünschenswerter sei, Schiffe schenken wollten, wandte er sich gegen den Einwand, daß die Möglichkeit der unbegrenzten Entwicklung der Kolonialmarinen Deutschland die Annahme des Vorschlages einer Rüstungspause praktisch unmöglich machen würde. Jeder solcher Vorschlag sei in erster Linie für ein besonderes Jahr zu beschränken und würde natürlich alle Umstände dieses Jahres auf der ganzen Welt in Erwägung ziehen. Sein Vorschlag, in diesem Jahre kein englisches Schiff zu bauen, wenn Deutschland keins baue, hätte keine Früchte getragen; die Folge sei ein Erwachen des britischen Reiches. „Das Ergebnis ist, soweit es sich übersehen läßt, daß mit Hilfe der Kolonien im Jahre 1913 neun Linienschiffe für England gebaut werden. Dieses Jahr ist festgelegt und es gibt kein Zurück. Aber nehmen Sie 1914 an! Da wir 1914 vier Schiffe gegen zwei deutsche bauen, so wird ein gegenseitiges Nachlassen offenbar kein Nachteil für die relative Stellung der zweitstärksten Macht sein." Ein solches Abkommen müsse allerdings auch die Programme des gesamten Dreiverbandes und des Dreibundes berücksichtigen. Dennoch „bin ich sanguinisch genug, keine unüberwindlichen Schwierigkeiten zu sehen in diesem Einfluß des gemeinsamen Vorgehens der englischen und der deutschen Regierung".

„Auf jeden Fall wird hiermit die Anregung nochmals erneuert für 1914, oder, wenn das zu kurz ist, für 1915." Mr. Churchill fuhr dann fort: „Man wird sagen, daß in demselben Verhältnis, wie die britische Überlegenheit in Vordreadnoughts verschwindet und die Dreadnoughts den Hauptteil der Schlachtlinie ausmachen, die gegenwärtige allgemeine Überlegenheit von nahezu 2 : 1 ausgetauscht werden würde gegen ein reines Dreadnought-Verhältnis 16 : 10. Unsere Programme ziehen das Veralten der Vordreadnoughts vollkommen in Rechnung." Einmal betrüge die Differenz nur drei Schiffe und dann sei die Einführung der Überdreadnoughts zu berücksichtigen. So würden im Jahre 1920 41 fertige oder im Bau befindliche britische — unter Hinzurechnung der Schiffe der Tochterländer 45 — gegen 24 deutsche Überdreadnoughts vorhanden sein, also ein Übergewicht, das dem Verhältnis von

Digitized by Google

2 : 1 sich nähert. „Sollte das Veralten der Vordreadnoughts beschleunigt werden, so würden wir die Aufstellung einer gleichmäßigen Norm von 2 : 1 gegen die nach uns stärkste Seemacht erwägen müssen."

## IV. Militärische und technische Angelegenheiten.

Mr. Churchill wandte sich dann technischen Fragen zu und deutete zunächst die Entwicklung und Änderung von Schiffstypen an, wie sie unter B. II 8 beim Kapitel „Schiffbauten" bereits besprochen sind.

Er berührte sodann die Vorzüge der Verwendung des Heizöls und betonte, daß die Ersparnis an Personal und die größere Übernahmemöglichkeit dieses Brennstoffes auf See, namentlich für die stärkere Flotte wie die englische, einen schätzenswerten Vorteil bedeute. Die Einführung des Heizöls mit den dazugehörigen Anlagen, Schiffen usw. biete jedoch große Schwierigkeiten. Im vorliegenden Etat seien für diesen Zweck 20,4 Mill. ℳ vorgesehen, eine Summe, die in naher Zukunft bereits bei weitem überschritten werden würde. Indessen habe er Vertrauen, daß alle Schwierigkeiten überwunden würden. „Wir nähern uns — ich darf nicht sagen wie weit — irgendeiner Form von Verbrennungsmotoren für Kriegschiffe aller Art."

Über die Entwicklung des Flugwesens machte Mr. Churchill folgende Angaben:

Zur Zeit sind 40 Flugzeuge und 60 Flugzeugführer vorhanden. 20 weitere Flugzeuge werden in den nächsten Wochen abgeliefert. Zum nächsten Manöver würden 75 Flugzeuge und 75 Führer, am Ende des Rechnungsjahres erheblich mehr als 100 Flugzeuge und 100 Führer zur Verfügung stehen. Unter den Marineflugzeugen befinden sich 9 Eindecker. Von Wasserflugzeugen sind verschiedene Typen entwickelt. Einige davon sind mit Geschützen und mit einer FT-Anlage von 60 sm Reichweite ausgerüstet. Eine Anzahl von Flugstützpunkten, von denen eine ganze Kette um die britischen Inseln gelegt werden soll, werden im Laufe dieses Jahres fertig werden. Mit Versuchen, Flugzeuge an Bord mitzunehmen, ist ein Kreuzer besonders beschäftigt. Alles in allem sei das Marinefliegerwesen über die ersten Schwierigkeiten hinweg und würde sich nach verschiedenen Richtungen hin stetig weiterentwickeln.

Über Marineluftschiffe sei weniger Erfreuliches zu berichten. Der Bau von Luftschiffen größten Typs und Aktionsradius müsse jetzt entwickelt werden. Dies würde freilich nicht im Augenblick geschehen können. Zunächst ist eine Luftschifferabteilung gebildet. 5 Offiziere und 50 Mann sind ausgebildet; zwei mittelgroße unstarre Schiffe sind erworben worden und nächstens fertig. Für eine Doppelhalle im Medway fordert der Etat Mittel an, zwei andere sind gebrauchsfertig. Im ganzen werden 6,6 Mill. ℳ für den Marineluftdienst im Etat gefordert. Zum Schutz gegen Angriffe feindlicher Luftschiffe würden in allernächster Zeit 30 bis 40 Geschütze zur Abwehr von Luftfahrzeugen an militärisch wichtigen Punkten aufgestellt werden. Ein verbessertes Geschütz sei im Bau und würde in einer beträchtlichen Anzahl bis zum Herbst eingeführt werden.

Die Admiralität hat mit den Reedereien vereinbart, daß britischen Dampfern 1. Klasse Geschütze, Munition und ausgebildete Artilleristen auf Kosten der Marine überlassen werden sollen, um sie zu befähigen, sich in Kriegszeiten gegen bewaffnete fremde Handelschiffe zu schützen.

Digitized by Google

In bezug auf die Schaffung einer den Erdball umspannenden Kette von FT-Stationen äußerte der Minister sein großes Bedauern, daß infolge der bekannten Untersuchung des Marconi-Vertrages die Marconi-Gesellschaft von dem Vertrage zurückgetreten sei und es kein Mittel gäbe, sie zur Innehaltung des Vertrages zu zwingen. Damit sei die Möglichkeit, eine weltbeherrschende Stellung in bezug auf Wellenlänge und dergleichen zu gewinnen, ein für allemal dahin. Auch würde die Durchführung des Projektes auf einer andern Grundlage möglicherweise teuer werden.

Der Minister ging dann auf die Frage der Personalbesoldung, Urlaub, Verbilligung der Urlaubsreisen der Mannschaften ein und besprach ausführlich die eingeschlagenen Wege, um dem Mangel an jüngeren Offizieren abzuhelfen. Außer den bereits in früheren Heften unter „Rundschau in allen Marinen" besprochenen Maßnahmen ist eine weitere Ausdehnung der Beförderung von Deckoffizieren zu Offizieren beabsichtigt. Von Interesse ist ferner, daß das Eintrittsalter der Kadetten auf 13 Jahre 8 Monate erhöht worden ist, um die Vorkenntnisse der Kadetten auf eine höhere Stufe zu bringen. Außerdem sollen die Ausbildungskosten herabgesetzt werden, um namentlich den Söhnen von Seeoffizieren den Eintritt zu erleichtern.*)

Hinsichtlich der Mannschaftsfrage betonte der Minister, daß lediglich das Anwachsen der Zahl der Schiffe in ständiger voller Dienstbereitschaft der unmittelbare und einzige Grund für die gegenwärtige Mannschaftsknappheit (stringency) sei sowie für die vorgeschlagene bedeutende Personalvermehrung. Bis zum Jahre 1920 müsse England mehr als 170 000 Mann im Frontdienst und 62 000 Mann Reserven haben. Im Mobilmachungsfalle würde damit ein Personal vorhanden sein, das zu 90 Prozent mehr als 5 Jahre Bordausbildung hätte. Es sei nicht anzunehmen, daß die Durchführung der nötigen Maßnahmen Schwierigkeiten machen würde. Später betonte der Minister Churchill nochmals, man solle nicht befürchten, daß auch nur eins der 700 Schiffe, die bei einer sofortigen Mobilmachung dienstbereit wären, nicht völlig mit gut ausgebildetem Personal besetzt werden könnte. Der Minister fuhr fort: „Die Indiensthaltungen sind im abgelaufenen Jahre erheblicher vermehrt worden, als man erwartet hatte. Am Ende des neuen Rechnungsjahres werden mit voller Besatzung in Dienst gehalten bei der I. und II. Flotte in heimischen Gewässern 45 (30 zu Anfang 1912) Linienschiffe; 8 (ausschl. „Australia", die von Australien in Dienst gehalten wird) Schlachtkreuzer (4 in 1912), davon 4 im Mittelmeer, und 96 Zerstörer. — Durch Umarmierung der 8 Scouts werden sozusagen 8 Kleine Kreuzer neu gewonnen. Diese Kleinen Kreuzer sollen bei den Flottillen und Linienschiffsgeschwadern die 8 Kreuzer der „Activ"- und „Town"-Klasse ablösen, und aus letzteren sowie den inzwischen fertig werdenden Schiffen können wir während des Herbstes zwei neue Aufklärungsgruppen aus je 5 Kleinen Kreuzern bilden. Wenn dann 1914 die 8 Kleinen Kreuzer des vorjährigen Bauprogramms und 1915 die 8 des diesjährigen hinzukommen, so werden die Linienschiffsgeschwader in der Nordsee mit vier Aufklärungsgruppen arbeiten können, bestehend aus 26 Kleinen Kreuzern, und zwar vollständig als Zuschlag zu den jetzt den Linienschiffsgeschwadern beigegebenen."

Mr. Churchill schloß seine dreistündige Rede mit folgenden Worten, die hier auszugsweise wiedergegeben seien: „Ich wünsche ausdrücklich, den Gedanken zurück-

*) Vgl. auch S. 623, Bericht des Admiral Sir Reginald Custance.

Digitized by Google

zuweisen, daß Großbritannien jemals einer andern Seemacht erlauben könne, ihm so nahe zu kommen, daß sie imstande wäre, bloß durch einen Druck zur See Englands politische Einwirkung abzulenken oder einzuschränken. Eine solche Lage würde ohne Frage zum Kriege führen." „Überschüsse an Flottenstärke, die — wenn die Stunde kommt — zum Erzwingen des Sieges nur gerade hinreichten, würden zur Aufrechterhaltung des Friedens unzureichend befunden werden." „Gibt es eine Großmacht, die nicht in diesen Monaten voll Spannung und ängstlicher Besorgnis dankbar dafür gewesen ist, daß der Einfluß Großbritanniens im europäischen Konzert eine Wirklichkeit ist und kein Schatten und daß England frei und stark gewesen ist, um für den allgemeinen Frieden zu wirken, der allen kostbar ist, am kostbarsten aber uns?"

Der in dem letzten Satz ausgesprochene Gedanke, daß nur der Starke in Frieden leben kann, wird jedem Soldaten und Politiker aus dem Herzen gesprochen sein. Er ist eine indirekte Anerkennung der Gründe für die deutsche Wehrvorlage.

Aus der anschließenden Debatte ist noch folgendes hervorzuheben.

Mr. Lee verlangt einen Sicherheitsüberschuß von 2 : 1. Die durch Mr. Churchills vorjährige Äußerung über das Verhältnis von 16 : 10 hervorgerufenen Mißverständnisse seien durch den diesjährigen Vorschlag, 1 Jahr zu feiern, nur vermehrt worden. Der Vorschlag sei gut gemeint, aber eine Utopie.

Mr. Keir Hardie war der Ansicht, daß dieser Vorschlag nichts weiter als ein Winkelzug sei, um mit den Rückständen im Flottenbau aufarbeiten zu können.

Mr. Churchill wandte sich scharf gegen diese Auffassung; er habe seinen Vorschlag auch vom deutschen Standpunkt aus durchdacht und gerade deswegen habe er in ihn Vertrauen gesetzt, weil er Hand und Fuß habe. Er bemerkte weiter, es würde, wenn notwendig, möglich sein, in diesem Jahre noch 4 oder 5 neue Schlachtschiffe über die im Etat geforderten hinaus zu beginnen und sie in 24 bis 30 Monaten fertigzustellen, ohne die für Rechnung des Auslandes in Bau befindlichen 5 Schiffe in der Fertigstellung aufzuhalten.

Seitens der Admiralität gab Mr. Macnamara noch an, daß 1911/12 von den durch den Etat geforderten Geldern 40,8 Mill. ℳ nicht verbraucht seien. Für 1912/13 würden es voraussichtlich 4 bis 5 Mill. ℳ sein.

Bei den Erörterungen über den zweckmäßigsten Zeitpunkt für den Baubeginn der 1913 auf Privatwerften zu bauenden Schiffe kam zur Sprache, daß das Hinausschieben dieses Zeitpunktes durch Rücksichten auf Artillerielieferungen, über die Stillschweigen geboten scheint, bedingt sei. Dies scheint die mehrfachen Zeitungsnachrichten zu bestätigen, nach denen die neuesten Schiffe 38 cm-Geschütze erhalten sollen.

Gegen die Behauptung Lord Charles Beresfords, daß der Flotte zur vollen Bemannung 20000 Mann fehlten, wandte sich Mr. Churchill, indem er sich eindringlich derartige Gerüchte verbat und erklärte: Kein Glaube wurzelt tiefer in den chauvinistischen Gemütern des Auslandes, als daß wir, wenn wir auch bauen können, die Schiffe niemals bemannen können. Dies ist eine der unsinnigsten und falschesten Einbildungen, die gehegt werden können. Die Behauptung von einem Mannschaftsmangel ist völlig falsch. Ferner erklärte der Minister bei Erörterungen über das Stärkeverhältnis zwischen England und Deutschland, daß die Admiralität seit einiger Zeit zu dem Entschluß gekommen sei, daß das Mindestverhältnis an Großkampfschiffen in der Heimat

Digitized by Google

Deutschland gegenüber 2 : 3 betragen müsse, daß also ein Sechstel des 60prozentigen Überschusses mit verfügbar für den allgemeinen Reichsdienst im Auslande sei.

In der Presse findet der Etat im allgemeinen eine beifällige Aufnahme, abgesehen natürlich von den Blättern, die der „Navy League" nahestehen, denen der Neubau von 5 Großkampfschiffen nicht genügt. „Naval and Military Record" äußert sich zu der Frage des „Ferienjahres" wie folgt: Für England mit seinen zahlreichen Schiffbauten für fremde Rechnung sei der Vorschlag entschieden günstiger als für Deutschland. Das „Ferienjahr" würde für England sogar vorteilhaft sein, denn die Rückstände im Flottenbau könnten so eingeholt werden, die Werften könnten ihre Termine innehalten und würden bei Erneuerung des Wettrennens freiere Hand haben. In Deutschland dagegen würde infolge des Fehlens von ausländischen Aufträgen eine ernste Krise für die Schiffswerften, die sowieso schon teilweise mit Verlust arbeiteten, eintreten. Daher sei das Nein auf den Vorschlag Mr. Churchills verständlich, das die deutsche Presse als Antwort hatte.

Der Verteidigungsminister von Neuseeland, Mr. Allen, ist mit der Wahl Gibraltars als Stützpunkt für das Reichsgeschwader nicht einverstanden. Seiner Ansicht nach müsse auch Australien auf dem gleichen Standpunkt stehen. „Mr. Churchill führt aus, daß das Geschwader von Gibraltar aus jeden außerhalb liegenden Platz des Reiches schneller als irgendeine andere europäische Macht erreichen könne. Wir fürchten aber keine europäische Macht."

Im allgemeinen läßt sich aus den englischen Preßstimmen die bestimmte Erwartung entnehmen, daß England allmählich doch zu dem neuen Standard „two keels to one" übergehen werde, dem auch die jetzigen Erklärungen der Admiralität schon näher kämen. Für beide Völker erfreulich ist die Tatsache, daß in den meisten Blättern bei den Erörterungen über den Etat und die Rede Mr. Churchills eine freundlichere Sprache gegenüber Deutschland geführt wird.

Sa.

## Berichtigung.

Zum Aufsatz: „Die Treffaussichten des Torpedos", Seite 423; in der drittletzten Zeile vor der Formelableitung:

statt CD setze OD.

In der zweiten Zeile der Formelableitung anstatt

$$\frac{OE}{ED} \text{ setze } \frac{OC}{ED}.$$

In der vierten Zeile der Formelableitung anstatt

$$ED \cdot \cos\alpha \text{ setze } ED \cdot \operatorname{tang}\alpha.$$

Digitized by Google

# Rundschau in allen Marinen.

**Deutschland.** Flottentätigkeit. Die Hochseeflotte vereinigte ihre Geschwader zu gemeinsamen Übungen in der Ostsee. Aus der Gruppe der Aufklärungsschiffe wurden zwei Kleine Kreuzer, die „Dresden" und die „Straßburg", nach dem Mittelmeer zur Verstärkung der in der Levante gebildeten Division entsandt. Für das umsichtige, schnelle und gute Arbeiten bei Ausrüstung dieser beiden Kleinen Kreuzer zur Ausreise am Sonntag, den 6. April, hat der Flottenchef allen beteiligten Stellen seine besondere Anerkennung in einem Tagesbefehl ausgesprochen. Die Schiffe hatten nur 24 Stunden Zeit für diese Arbeiten erhalten. Das Lehrgeschwader ist am 30. März zusammengetreten. Es besteht aus den Schiffen „Friedrich Carl" (Flaggschiff), „Wittelsbach", „Württemberg", „Magdeburg", „München", „Hamburg", „Danzig", „Cöln", „Königsberg" und „Pfeil", vier Torpedoboots- und einer Unterseebootsflottille. Die Übungen vollzogen sich in den Rügenschen Gewässern und fanden am 21. April ihr Ende. An diesem Tage wurde gleichzeitig das Lehrgeschwader aufgelöst.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Kreuzergeschwader. S. M. S. „Scharnhorst" 2. 3. Tsingtau 1. 4. — 5. 4. Itsukushima 6. 4. — 6. 4. Kobe 12. 4. — 14. 4. Yokohama 24. 4. nach Nagasaki.

S. M. S. „Gneisenau" 2. 3. Tsingtau 1. 4. — 4. 4. Schimonoseki 7. 4. — 7. 4. Beppu 20. 4. weiter nach Kobe.

S. M. S. „Leipzig" 3. 3. Tsingtau 1. 4. — 7. 4. Tsuruga 18. 4. weiter nach Kobe.

S. M. S. „Emden" 7. 2. Tsingtau 1. 4. — 6. 4. Schanghai.

S. M. S. „Nürnberg" 11. 3. Tsingtau 1. 4. — 5. 4. Itosaki 7. 4. — 7. 4. Kobe 8. 4. — 9. 4. Yokaichi 12. 4. — 12. 4. Shimidzu 16. 4. — 16. 4. Yokohama.

S. M. S. „Iltis" überholte in Tsingtau und ging am 19. 4. nach Swatau.

S. M. S. „Jaguar" 15. 2. Hankau 2. 4. — 6. 4. Schanghai 8. 4. — 12. 4. Kobe 14. 4. — 16. 4. Yokohama 22. 4. — 23. 4. Kobe.

S. M. S. „Luchs" 1. 3. Schanghai 7. 4. — 14. 4. Hankau.

S. M. S. „Tiger" 19. 3. Nagasaki 28. 3. — 29. 3. Kobe 11. 4. — 12. 4. Schimonoseki 15. 4. — 17. 4. Tsingtau.

S. M. Flußkanonenboot „Tsingtau" 16. 3. Hongkong 30. 3. — 2. 4. Fumoon (Westfluß) 3. 4. — 4. 4. Canton 6. 4. — 9. 4. Hongkong.

S. M. Flußkanonenboot „Vaterland" 1. 3. Tschingkiang 22. 3. — 22. 3. Nanking 25. 3. — 28. 3. Hankau 2. 4. — 4. 4. Tschangtscha 14. 4. — 15. 4. Hankau 19. 4. — 19. 4. Kiukiang 21. 4. — 22. 4. Nanking 23. 4. nach Kiukiang.

S. M. Flußkanonenboot „Otter" 28. 10. Tschungking 10. 4. — 11. 4. Kweichowfu 12. 4. — 12. 4. Itschang 15. 4. — 15. 4. Shasi 16. 4. — 16. 4. Tschenglin. — 18. 4. Hankau 21. 4. — 25. 4. Schanghai.

S. M. Torpedoboot „S 90" 1. 3. Tsingtau 1. 4. — 5. 4. Itsukushima 6. 4. — 6. 4. Kobe 12. 4. — 14. 4. Yokohama 24. 4. weiter nach Nagasaki.

S. M. Torpedoboot „Taku" 31. 1. Tsingtau 1. 4. — 4. 4. Schimonoseki 7. 4. — 7. 4. Beppu 19. 4. — 20. 4. Kobe.

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, hinter ihm das der Abfahrt.

Digitized by Google

Australische Station. S. M. S. „Condor" 9. 3. Yap (Karolinen) 25. 3. — 27. 3. Guam (Marianen) 1. 4. — 18. 4. Nagasaki.

S. M. S. „Cormoran" 3. 3. Sydney 15. 4. — 21. 4. Norfolk-Inseln (Südsee) 21. 4.

S. M. S. „Planet" hat auf dem Wege zu seinem Überholungshafen am 4. 4. das australische Festland erreicht und ist nach Anlaufen von Brisbane am 15. 4. in Sydney eingetroffen.

Ostafrikanische Station. S. M. S. „Seeadler" 20. 3. Tanga 11. 4. — 11. 4. Zanzibar 14. 4. — 15. 4. Daressalam.

S. M. S. „Möwe" hat die Vermessung des Hafens von Lindi fortgesetzt und gelegentlich Daressalam und Mafia angelaufen.

Westafrikanische Station. Die Schiffe haben nach Beilegung der Unruhen die Küste von Liberia verlassen und sich getrennt. S. M. S. „Eber" hat die Heimreise angetreten, um kurze Zeit in Danzig zu überholen. 19. 3. Las Palmas (Kanaren) 26. 3. — 26. 3. Santa Cruz de Teneriffa 31. 3. — 1. 4. Funchal (Madeira) 6. 4. — 8. 4. Lissabon 12. 4. — 17. 4. Rotterdam 24. 4. — 25. 4. Wilhelmshaven.

S. M. S. „Panther" 3. 3. Monrovia 24. 3.; bis 2. 4. kreuzte das Schiff an der liberianischen Küste unter Anlaufen verschiedener kleinerer Küstenplätze, ankerte vom 2. 4. bis 6. 4. vor Monrovia, ging dann nach Cap Palmas, Lome (Togo) und Lagos und hat am 25. 4. die Reise nach Duala fortgesetzt.

Ostamerikanische Station. S. M. S. „Bremen" hat seine Überholung in Philadelphia beendet und ist am 16. 4. in Havana angekommen; ab 22. 4. nach St. Thomas.

Mittelmeer. Die Mittelmeerdivision ist nach dem Ausfall der in die Heimat planmäßig abgedampften Schulschiffe um zwei weitere Kleine Kreuzer („Straßburg", „Dresden") verstärkt worden.

S. M. S. „Goeben" (Flaggschiff) 17. 3. Saloniki 25. 3. nach dem Piräus, wohin er mit einer Reihe von Kriegschiffen anderer Nationen die Ehrenescorte geleiten half, welche die sterblichen Überreste des in Saloniki ermordeten Königs von Griechenland in seine Heimat überführte. Piräus 3. 4. — 5. 4. Brindisi 5. 4. — 7. 4. Konstantinopel 19. 4. — 21. 4. Smyrna.

S. M. S. „Breslau" 14. 3. Konstantinopel 23. 3. — 25. 3. Brindisi 26. 3. — 27. 3. Corfu 27. 3. — 28. 3. Piräus 2. 4. — 3. 4. Antivari (Blockadestation).

S. M. S. „Geier" 20. 2. Konstantinopel 8. 4. — 12. 4. Messina 14. 4. — 15. 4. Alexandrette.

S. M. S. „Straßburg" Kiel 7. 4. — 13. 4. Malta 14. 4. — 17. 4. Alexandrette 19. 4. — 19. 4. Mersina.

S. M. S. „Dresden" Kiel 7. 4. — 11. 4. Gibraltar 11. 4. — 14. 4. Malta 15. 4. — 19. 4. Konstantinopel.

S. M. S. „Loreley" 18. 3. Konstantinopel.

Die Schulschiffe „Vineta", „Hansa", „Hertha" und „Victoria Louise" begeben sich Anfang Mai von ihren Ausrüstungshäfen nach Flensburg zur Anbordnahme der Seekadetten, die bis dahin ihre erste militärische Ausbildung an Land in Mürwik beendet haben.

Ablösungstransporte. R. P. D. „Roon" hat mit der Ablösung für „Cormoran" Sydney am 5. 4. erreicht und am 16. 4. von dort mit der abgelösten Mannschaft die Heimreise angetreten. Das Schiff wird am 7. 6. in Bremerhaven erwartet.

Der Dampfer „Königin Louise" mit den aus dem Kiautschougebiet abgelösten Offizieren und Mannschaften verließ am 29. 3. Malta und erreichte am 7. 4.

Digitized by Google

Bremerhaven. Von dort ging er am 15. 4. mit dem Ablösungstransport für das Kreuzergeschwader wieder in See.

R. P. D. „Scharnhorst" trat mit dem zweiten Teil der Ablösung für das Kreuzergeschwader am 17. 4. von Bremerhaven aus die Ausreise nach Tsingtau an.

R. P. D. „Gneisenau" hat mit der Ablösung für S. M. S. „Planet" am 9. 4. Bremerhaven verlassen. Das Schiff soll am 30. 5. in Sydney eintreffen.

Die von S. M. SS. „Goeben" und „Breslau" abgelösten Besatzungsteile sind in die Heimat zurückgekehrt.

— Schiffsmaterial. Stapellauf. S. M. Torpedoboot „S 23" am 29. März in Elbing. Der Neubau des Linienschiffes „T" ist den Howaldtswerken in Kiel, der des Großen Kreuzers „Ersatz Hertha" der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven übertragen worden.

— Hilfeleistung. Für die Hilfe, welche dem in Seenot befindlichen deutschen Dampfer „Deike Rickmers" im Dezember 1912 in den koreanischen Gewässern durch S. M. S. „Emden" geleistet wurde, hat die Direktion der Rickmers-Linie in Hamburg der Marinestiftung Frauengabe zu Berlin-Elberfeld 5000 ℳ überwiesen, deren Annahme Se. Majestät der Kaiser gestattet hat.

— Neuer Marineteil. Am 4. April ist bei der II. Torpedodivision in Wilhelmshaven die 4. Abteilung, bestehend aus der 7. und 8. Kompagnie, gebildet worden.

— Flugwesen. Für das Luftschiff- und Flugwesen werden in einem Ergänzungsetat 3 Mill. ℳ angefordert, und zwar mit folgender Begründung: „Der Stand der Erprobungen der Luftschiffe und Flugzeuge läßt erkennen, daß die neue Waffe für die Zwecke der Marine eine wertvolle Erweiterung und Ergänzung der taktischen und strategischen Aufklärung bringt und unter gewissen Umständen auch als Angriffswaffe mit Nutzen verwendet werden kann. Die Marineverwaltung muß daher mit der Beschaffung und dem Betriebe von Luftschiffen und Flugzeugen nebst den erforderlichen Nebenanlagen in größerem Umfang vorgehen, als bisher in Aussicht genommen war, wenn sie nicht anderen Nationen gegenüber ins Hintertreffen kommen will."

Hiernach folgt die Aufzählung des benötigten Materials (2 Luftschiffstaffeln zu je 4 in Dienst befindlichen Luftschiffen und 1 Luftschiff als Materialreserve, dazu 4 Doppeldrehhallen und 1 feste Halle, 36 Flugzeuge in Dienst, 14 Flugzeuge als Materialreserve, dazu 1 Mutterstation und 6 Außenstationen) sowie die Kostenberechnung. Der Mehrbedarf, auf die 5 Jahre 1914 bis 1918 verteilt, beträgt, zu der im Entwurf der Flottengesetznovelle von 1912 berechneten Summe hinzugerechnet, 31 Mill. ℳ für die Luftschiffe, 9 Mill. ℳ für die Flugzeuge, 6 Mill. ℳ für das Personal und anderes mehr.

Demnach erfordert die Entwicklung der Luftschiffe und Flugzeuge für die Marine — soweit jetzt zu übersehen ist — in den 5 Jahren von 1914 bis 1918 einschließlich des Personals insgesamt 50 Mill. ℳ. Hiervon werden etwa

32 Millionen auf Schiffe und Landanlagen,
12 Millionen auf Betrieb und Unterhaltung,
6 Millionen auf das Personal

entfallen. Die Höhe der Jahresraten beträgt demnach durchschnittlich 10 Mill. ℳ, ihre Bemessung im einzelnen muß aber naturgemäß den besonderen Bedürfnissen jedes Jahres angepaßt werden und deshalb vorbehalten bleiben.



Digitized by Google

— Der Fischereischutzdienst ist seit dem 1. April mit sämtlichen hierzu bestimmten Fahrzeugen in vollem Umfange wieder aufgenommen worden. S. M. S. „Zieten" befindet sich seit Anfang des Monats auf den Fischereigründen in der Nordsee, die Fischereitorpedoboote „S 61" und „S 62" machen Fahrten von Cuxhaven und Norderney aus.

— Personalien. Der langjährige Stationschef von Wilhelmshaven, Admiral Graf Friedrich v. Baudissin, ist in den Ruhestand getreten. Er war außer dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts der letzte aktive Seeoffizier, der noch in die norddeutsche Bundesmarine eingetreten ist (1867). Se. Majestät der Kaiser ehrte die Verdienste des scheidenden Admirals dadurch, daß er befahl, ihn in der Liste der aktiven Seeoffiziere weiterzuführen. Noch weiterhin ist dem Admiral Grafen v. Baudissin eine Reihe von Ehrungen erwiesen worden. So brachte die Stadt Wilhelmshaven ihrem scheidenden Ehrenbürger einen Fackelzug, ein öffentlicher Platz wurde nach ihm benannt, die Truppen des Standortes bildeten bei seiner Abfahrt Spalier auf dem Wege vom Stationsgebäude nach dem Bahnhof, die Krieger- und Kampfgenossenvereine trugen ihm die Ehrenmitgliedschaft an, und noch sonst wurden ihm Ehrenbezeugungen zuteil, wie sie wohl selten einem aus einer solchen Stellung scheidenden Offizier gerade aus bürgerlichen Kreisen dargebracht worden sind.

Otto Schlick, der Erfinder des Schiffskreisels, ist am 10. April in Hamburg im Alter von 73 Jahren gestorben. Konsul Dr. Ing. hon. causa Schlick, der am 16. Juni 1840 in Grimma geboren war, übernahm im Alter von 35 Jahren die Leitung der jetzigen Germaniawerft in Kiel und baute eine Reihe von Handelsdampfern und Kriegschiffen. Schlick lieferte wichtige Untersuchungen über die Schiffsvibrationen, die besonders bei den Passagieren so gefürchtet sind, und erfand den Pallograph, ein Instrument zur graphischen Darstellung der Vibrationen von Dampfern, Eisenbahnfahrzeugen, Brücken usw., das die Bewegung automatisch auf einen durch ein Uhrwerk fortbewegten Papierstreifen aufzeichnet. Schlicks wichtigste Erfindung ist der Schiffskreisel, der die Schlingerbewegungen der Schiffe mäßigen soll und nicht nur die Wohnlichkeit der Handelsdampfer, sondern auch die Treffsicherheit der Geschütze auf Kriegschiffen erhöhen will. Von der Technischen Hochschule wurde Schlick zum Dr. Ing. hon. causa ernannt.

— Auszeichnung deutscher Ärzte in China. In Wuchang verlieh der chinesische General Liyanhung den Marineärzten S. M. SS. „Leipzig", „Iltis", „Tiger", „Jaguar" und „Vaterland" goldene und silberne Medaillen dafür, daß sie während der letzten chinesischen Revolution chinesischen Verwundeten aufopfernde Hilfe geleistet hatten.

— Stapelläufe in der Kauffahrtei. Am 3. April lief in Hamburg das Schwesterschiff des „Imperator", das 50 000 t-Schiff „Vaterland", auf der Werft von Blohm & Voß vom Stapel. Die Taufe vollzog Prinz Rupprecht von Bayern.

Die 18000 t große Dockhälfte für die Vulcan-Werke in Hamburg lief am 12. April auf der Werft der Flensburger Schiffsbaugesellschaft glücklich vom Stapel.

T. T.

Digitized by Google

**England.** Die Spannung, die der Balkankrieg in die europäische politische Lage gebracht hat, scheint sich noch immer nicht lösen zu wollen. Die Vorschläge der Großmächte für die Friedensbedingungen haben zwar im allgemeinen bei den kriegführenden Staaten eine günstige Aufnahme gefunden; indessen noch bleiben die Skutari-Frage und noch manche Schwierigkeiten zu überwinden. Bei dem allseitigen Bestreben der Großmächte, den europäischen Frieden zu sichern, wird man aber an die Erreichung dieses Zieles glauben dürfen. Daß gerade diese ernste Zeit ein so erfreuliches Zusammengehen Deutschlands und Englands gebracht hat, ist von den maßgebenden Stellen beider Länder als ein gutes Zeichen für die Zukunft betont worden. Dies kam in der letzten Zeit noch mehrfach bei den Marineetatsverhandlungen im englischen Unterhause zur Sprache.

— Marinepolitik. Der englische Marineetat ist ausführlich an anderer Stelle besprochen worden. An seiner Annahme können Zweifel nicht bestehen. In den Etatsverhandlungen erklärte der Premierminister hinsichtlich der Zusammensetzung des Committee of Imperial Defence, daß zur Zeit der Verteidigungsminister von Neuseeland, Mr. Allen, an den Sitzungen teilnehme, daß jedoch eine Stellungnahme der Tochterländer zur Frage der Entsendung eines ständigen Mitgliedes in den Reichsverteidigungsausschuß, das seinen Sitz in London hätte, noch nicht erfolgt sei. Zur Zeit prüft ein Ausschuß des Imperial Defence Committee mit Mr. Balfour, dem früheren Führer der Opposition, an der Spitze die Frage, ob und in welcher Beziehung in den letzten Jahren neue Faktoren eingetreten seien, infolge deren das Ergebnis der 1908 angestellten Untersuchung über einen Angriff auf England sich ändere. Es ist dies das erste Mal, daß ein Mitglied der Opposition zur Prüfung solcher Fragen hinzugezogen wird. Nach Mr. Asquiths Erklärungen ist damit nicht gesagt, daß diese Maßnahme zur Regel werden solle. Bemerkenswert war in der Debatte über die Beteiligung der Tochterländer an der Reichsverteidigung, wie mehrfach vom Regierungstische aus betont wurde, daß die Tochterländer in allen Entschließungen durchaus frei sein und bleiben müßten und daß sich die Regierung des Mutterlandes jeder Einwirkung enthalten müsse. Wenn man die jetzige Stellung der Tochterländer betrachtet, so muß man zu dem Ergebnis kommen, daß sie nicht mehr in dem landläufigen Sinne „Kolonien" sind. Sie haben ihre eigene Gesetzgebung, eigene Zölle und Verwaltung. Und doch stehen sie in engem Verhältnis zu ihrem Mutterlande, wie die freiwillige Beteiligung an den Ausgaben für die Reichsverteidigung zeigt. Diese Unabhängigkeit der Tochterländer gibt dem gemeinsamen Zusammenschluß mit dem Mutterlande erhöhte Bedeutung. Im kanadischen Parlament wurde die Unabhängigkeit besonders hervorgehoben und gesagt, es stände Kanada jederzeit frei, die Schiffe, die jetzt England überlassen werden sollten, wieder zurückzuziehen und sie in eine eigene Marine einzugliedern, wenn die Zeit dazu gekommen wäre. Die Liberalen dort sind nicht gewillt, in ihrem Widerstande gegen die Vorlage der Regierung nachzulassen. Diese beabsichtigt daher, die Verhandlungen durch Änderung der Geschäftsordnung für diesen besonderen Fall zum schnelleren Abschluß zu bringen. Immerhin werden noch drei bis vier Wochen vergehen, ehe eine Abstimmung möglich ist. Auch dann noch ist die endgültige Annahme der Regierungsvorlage nicht gesichert. Wenn die Regierung auch im Unterhause eine Mehrheit erhalten wird, so geben doch im Senat die Liberalen den Ausschlag. Es ist demnach nicht unmöglich, daß die Liberalen doch ihr Ziel erreichen, daß erst Neuwahlen über die Vorlage entscheiden sollen. «Naval and Military Record» wirft bei den Erörterungen hierüber die Frage auf, wie sich im Falle der Ablehnung der Vorlage durch den Senat die englische Admiralität verhalten würde. Die Ablehnung würde zum mindesten eine sehr erhebliche Verzögerung der Inbau-



Digitized by Google

gabe der kanadischen Schiffe zur Folge haben. Wenn nun die Admiralität nicht selbst drei Großkampfschiffe über die jetzige Zahl hinaus auf Stapel legte, so würde das eine Bestätigung der Ansicht der Liberalen sein, daß keine Krise bestände, die, wie im Memorandum der Admiralität behauptet wurde, den sofortigen Bau notwendig machte.

Die Bildung und Stationierung des späteren Reichsgeschwaders ist bei dem englischen Marineetat besprochen.

In Zukunft werden alle britischen Marineoffiziere, gleichgültig, ob sie zur englischen oder zu einer Flotte der Tochterländer gehören, Imperial Commissions erhalten, d. h. Offiziere der Royal Navy werden künftig nicht mehr als „zeitweilig abkommandiert" geführt, wenn sie in einer Marine der Tochterländer Dienste tun. Man will damit auch erreichen, daß eine unterschiedliche Behandlung der Schiffe Englands und der Tochterländer in zeremoniellen Fragen aufhört.

— I. Flotte. Die Verbände der I. Flotte haben nach Beendigung der Oster-Beurlaubungen Anfang April in Portland gesammelt. Vom 14. bis 19. April fanden gemeinsame taktische und strategische Übungen im Kanal statt, an denen die Verbände der I. Flotte, die I. und IV. Zerstörerflottille, das V. Kreuzergeschwader der II. Flotte, die dem V. Linienschiffsgeschwader zugeteilten geschützten Kreuzer sowie Unterseeboote teilnahmen. Die Übungen der ersten Tage hatten sehr unter schlechtem Wetter zu leiden und mußten teilweise abgebrochen werden. Die Unterseeboote sollten nach Zeitungsnachrichten an Nachtübungen teilnehmen. Dies scheint auch auf die S. 609 besprochene Absicht hinzudeuten, daß die Unterseeboote immer mehr die bisher den Zerstörern zugewiesenen Aufgaben übernehmen sollen. Zur Teilnahme an den Übungen hatte sich der Erste Lord auf dem Schlachtkreuzer „Lion" eingeschifft.

Nach Abschluß der gemeinsamen Übungen trennen sich die Verbände zu Artillerie- und Torpedoschießübungen, und zwar geht das I. Linienschiffsgeschwader nach Lamlash, das II. und IV. nach Portland, das I. Schlachtkreuzergeschwader nach Cromarty, das II. Kreuzergeschwader nach dem Firth of Forth, das III. nach Cromarty, das IV. nach Torbay, das V. nach Devonport.

Das III. Linienschiffsgeschwader ist nach wie vor im Mittelmeer. Ein Linienschiff davon nimmt an der internationalen Flottendemonstration gegen Montenegro teil.

— Sonstige schwimmende Streitkräfte. Als zweites Linienschiff ist „Albemarle" zum VI. Geschwader getreten. Gleichzeitig versieht es den Dienst als Artillerieschulschiff.

In der Verteilung der Heimatshäfen der zur II. und III. Flotte gehörigen Schiffe treten noch dauernde Verschiebungen ein, die mit der Durchführung der Organisation zusammenhängen. Die einzelnen Veränderungen aufzuzählen, würde zu weit führen. Sobald die Neuverteilung als beendet angesehen werden kann, wird eine Zusammenstellung gegeben werden.

Nach einer Verfügung der Admiralität wird in nächster Zeit die Zerstörerflottille im Mittelmeer ein Mutterschiff erhalten. Der Name des betreffenden Kreuzers ist noch nicht bekannt.

Die Minenschiffe „Naiad", „Andromache", „Apollo", „Intrepid", „Iphigenia", „Thetis" und „Latona" haben in Berehaven gesammelt für gemeinsame Übungen an der irischen Küste, die bis Ende Juni dauern sollen.

Nach Ansicht mehrerer Zeitungen bleibt das Linienschiff „Triumph" in Hongkong in Reserve, um im Ernstfalle mit den Besatzungen weniger gefechtsstarker Schiffe in Dienst gestellt zu werden.

Digitized by Google

Linienschiff „Swiftsure" hat die Ausreise nach der ostindischen Station angetreten, um dort den Dienst als Flaggschiff zu übernehmen.

— Offizier- und Mannschaftspersonal. Befördert sind Kontreadmirale Pelham und Galloway zu Vizeadmiralen, Kapitäne zur See Allenby und Erskine zu Kontreadmiralen.

Bisher sind 7 Offiziere der Royal Naval Reserve in den aktiven Dienst als supplementary lieutenants aufgenommen worden, seitdem die Admiralität die neuen Bestimmungen bekannt gegeben hat, die dem Offiziermangel abhelfen sollen. Weitere Maßnahmen hinsichtlich des Offiziersersatzes siehe S. 606, 614. Der Ausschuß unter dem Vorsitz von Admiral Sir Reginald Custance hat seine Arbeiten beendet. Dem Schlußbericht sind folgende Ansichten und Vorschläge zu entnehmen:

1. Das jetzige Ausbildungssystem hat sich bewährt; eine grundsätzliche Änderung ist nicht notwendig.
2. Nach Abschluß der Schulausbildung sollen die Kadetten 8 Monate, vom 1. Januar 1915 ab 4 Monate zur Ausbildung auf einem Kreuzer eingeschifft werden, bevor sie auf die Flotte verteilt werden.
3. Das Lebensalter bei der Beförderung zum Offizier soll allmählich herabgesetzt werden. Fähnrichszeit wie bisher 2 Jahre 4 Monate, dagegen wird die Zeit als acting sublieutenant auf 6 bis 10 Monate heruntergesetzt.
4. Die Naval Instructors sollen außer von den Schulschiffen bis Mai 1913 von den Schiffen zurückgezogen werden.
5. Alle Prüfungen zur Beförderung zum Offizier sollen an Bord abgehalten werden. Freiwillige Fächer sollen nicht mehr zum Gegenstand dieser Prüfungen gemacht werden. Dadurch soll die durch vorzugsweise Beförderung gewonnene Zeit von 15 auf 11 Monate herabgesetzt werden.
6. Vor Beförderung zum Offizier 12 Monate Seedienstzeit als acting sublieutenant, einschließlich 6 Monate ununterbrochenem Dienst in der Maschine.
7. Die Zahl der Teilnehmer an Lehrgängen auf dem Naval War College soll erhöht werden.
8. Die Ingenieurspezialisten sollen aus freiwillig sich meldenden Offizieren ergänzt werden, die das Zeugnis zum Ingenieur (E) erworben haben. Danach Teilnahme an einem zweijährigen Lehrgang in Greenwich. Diese Offiziere bleiben ganz in der Ingenieurlaufbahn und werden in einer besonderen Liste geführt. Für sie werden besondere Beförderungsbedingungen festgesetzt.
9. Die Offiziere, die sich das Zeugnis zum Ingenieur (E) erworben haben, erhalten eine tägliche Zulage von 2 sh 6 d, wenn sie in der Maschine Dienst tun.
10. Die Offiziere mit Artillerie- (G) und Torpedo- (T) Zeugnis erhalten nach erfolgreichem Besuch der Kurse Zulagen, und zwar je nach dem Zeugnis 4 sh oder 3 sh den Tag, die Ingenieurspezialisten (E) nach Besuch der Kurse dementsprechend 5 sh oder 4 sh täglich.

Man erhofft von der in den oberen Dienstgraden erheblichen Besserstellung der Ingenieurspezialisten, daß eine ausreichende Zahl sich freiwillig melden wird.

Die Dienstaltersgrenze (age at which retirement is permissible) für die aus dem Mannschaftsstande hervorgegangenen Offiziere und Ingenieure, ebenso die der Deckoffiziere ist von 50 auf 40 Jahre herabgesetzt worden. — Von den Vermessungsschiffen ist das aktive Personal zurückgezogen und durch Mannschaften der Reserve und besonders für diesen Zweck eingestellte Pensionäre ersetzt worden.

Eine der Maßnahmen gegen den Personalmangel, daß Leute der Klasse B der Royal Fleet Reserve, die als Seeleute und Heizer gedient haben, für drei

Digitized by Google

weitere aktive Dienstjahre kapitulieren können, hat nach einer Äußerung Mr. Churchills bisher zu dem Wiedereintritt von 8 Seeleuten und 40 Heizern geführt.

Ein besonderer Ausschuß soll die Frage der Beurlaubungen und der den Mannschaften dadurch erwachsenden Kosten prüfen, die bisher zu vielfachen Härten geführt haben.

Nach einer Angabe Mr. Churchills sind im vergangenen Jahre in der Marine 1634 Mannschaften gegen 1407 im vorigen fahnenflüchtig geworden.

— Artillerie. Linienschiff „Collingwood" hat ebenso wie „Téméraire" einen zweiten Entfernungsmeßapparat erhalten. Die Plattform im Mars ist vergrößert zur Aufnahme des Scotts firing director.

Die Kosten des Einbaus des firing director für jedes Linienschiff werden auf über 100 000 ℳ geschätzt. Die Erprobungen auf „Centurion" haben gezeigt, daß die Mastkonstruktion — Pfahlmasten — für die Aufstellung des Apparates wegen der Vibrationen nicht günstig ist und Änderungen erforderlich sind. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß infolgedessen auch die Mastkonstruktion der neuen „Marlborough"-Klasse geändert werden muß. Immer bestimmter versichern die Zeitungen, daß die neuen Linienschiffe der „Warspite"-Klasse 38 cm-Geschütze erhalten, und zwar nur 8 Geschütze, um Gewicht zu sparen und eine bessere Aufstellung der sechszehn 15 cm-Geschütze zu ermöglichen.

Der Eintritt des „Conqueror" in die Front hat sich abermals verzögert, da die hydraulischen Turmdrehvorrichtungen nicht zufriedenstellend arbeiten.

— Torpedo- und Unterseebootswesen. Über die Torpedowerkstatt in Greenock, Clyde, berichtet eine Zeitung, daß die bisherige Arbeiterzahl von 2000 nächstens um 300 vermehrt werden soll. Die Arbeiten werden dort so ausgeführt, daß jeder Arbeiter nur an der Herstellung eines ganz bestimmten Teiles des Torpedos beschäftigt ist, um die Geheimhaltung zu gewährleisten. Das Zusammensetzen der einzelnen Teile wird unter besonderer Geheimhaltung nur von 50 Arbeitern ausgeführt. Nach den Erprobungen in Loch Long gehen die Torpedos nach Portsmouth, Portland und Chatham. Jedem Torpedo wird ein Begleitbuch mit den Ergebnissen der Erprobungen beigefügt. Bei einer Entfernung über 5400 m soll diesem Blatt zufolge die Geschwindigkeit der Torpedos stark nachlassen.

Die Größe der Zerstörer des 1911/12-Programms wird von einem Fachblatt mit 928 bis 935 t angegeben. Geschwindigkeit der auf den Regierungswerften gebauten Zerstörer 29 kn, der auf Privatwerften gebauten 31 kn. Länge 79 m, Breite 8,2 m, mittlerer Tiefgang 2,7 m. Drei 10,2 cm-Geschütze. Ölvorrat 128 bis 142 t.

Die „F"-Klasse der Unterseeboote soll über Wasser eine Geschwindigkeit von 20 kn erhalten. Bei 1200 t Wasserverdrängung erhofft man eine Geschwindigkeit von 16,2 kn unter Wasser. 6 Rohre für 53 cm-Torpedos und 4 SK in Verschwindlaffetten. Besatzung 22 Mann.

— FT-Wesen. Über die Folgen der Verzögerung bei Ausführung des Marconi-Vertrages s. S. 614. Ein Ausschuß bereist jetzt den Kontinent, um sich über die verschiedenen Systeme der Funkentelegraphie ein Urteil zu bilden.

— Flugwesen (s. auch S. 613). Die Marineflugabteilung hat den Kreuzer „Hermes" zugeteilt erhalten. Es werden besondere Versuche mit der Anbordnahme von Flugzeugen angestellt.

Neue Flugzeugstationen sind in Calshot (Solent), Harwich und Yarmouth errichtet worden.

Bei Dover nahm der bekannte Kanalflieger Hamel mit großem Erfolge Flüge mit einem gepanzerten Doppeldecker vor, dessen Maschine und Insassen gegen Gewehrfeuer geschützt sind.

Digitized by Google

Mr. Churchill erklärte in der Unterhausdebatte, er wolle nicht sagen, daß die im Etat vorgesehene Summe für das Flugwesen die endgültigen Ausgaben darstelle.

— Häfen, Werften. Die neue Schleuse in Portsmouth — Kosten über 20 Mill. ℳ — ist nach fünfjähriger Bauzeit fertiggestellt; sie ist 274 m lang, etwa 30,5 m breit. Der Panzerkreuzer „Princeß Royal" ist probeweise drei Stunden nach Niedrigwasser eingedockt worden.

Die zweite Schleuse wird innerhalb Jahresfrist fertiggestellt sein; damit hat Portsmouth dann vier Docks für Großkampfschiffe. Das Schwimmdock hat 5,5 Mill. ℳ gekostet. — Dem Vorgehen der Arbeiter in Devonport und Chatham haben sich jetzt auch die Arbeiter der Regierungswerft in Portsmouth angeschlossen. Sie weigern sich mit Überstunden zu arbeiten, bis ihre Forderungen (s. Aprilheft) erfüllt sind. Auf der Werft von Palmers — Jarrow — haben 600 Mann, die beim Neubau der „Queen Mary" beschäftigt sind, die Arbeit niedergelegt. — Die Admiralität hat die Bestimmungen, nach denen eine Zulassung von Lotsen fremder Nationalität auf der Themse und dem Humber noch gestattet werden konnte, aufgehoben. Diese Maßregel wird in den Zeitungen sehr begrüßt.

Im vergangenen Monat unternahm der Erste Lord mit Vertretern der Admiralität die übliche Besichtigungsreise durch die Regierungswerften.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Vom Stapel lief Zerstörer „Lynx" am 20. März in Glasgow bei der London & Glasgow Shipbuilding Co.

„Australia" hat bei ihren Probefahrten eine Durchschnittsleistung von 24 und eine Höchstleistung von 26 kn erzielt.

Die neuen Zerstörer „Shark" und „Achates" sind abgenommen und in die IV. Zerstörerflottille eingestellt.

Von Interesse ist eine Bemerkung Mr. Churchills in seinem bekannten Briefe an Mr. Borden: „Hinsichtlich der Maschinenanlage der neuen Schiffe läßt sich jetzt schwer übersehen, welche Art vorgesehen werden soll, da die mögliche Einführung der Verbrennungsmaschinen die bisherige Konstruktion der Maschinenanlagen völlig umstoßen kann."

— Havarien. Zusammenstoß zwischen den Torpedobooten „Nr. 114" und „18", „Nr. 114" schwer beschädigt; ferner zwischen „Nr. 5" und „34"; beide Boote geringere Beschädigungen. Linienschiff „Hercules" stieß mit einem englischen Dampfer zusammen, wobei dieser erheblich, „Hercules" leicht an dem Torpedonetz beschädigt wurde. Auf dem Zerstörer „Hope" brach beim Ölübernehmen Feuer aus, wodurch fünf Leute, davon vier schwer, verletzt wurden.

Auf Linienschiff „Orion" wurden Leckagen am Bug festgestellt, die auf den neulichen Zusammenstoß mit „Revenge" zurückzuführen sind.

— Heerwesen. Der Heeresetat beträgt 575,7 Mill. ℳ, 7,3 Mill. ℳ mehr als im Vorjahre. Der Hauptanteil der Zunahme entfällt auf das Flugwesen (5,8 Mill. ℳ), für das im ganzen 10,2 Mill. ℳ gefordert werden.

Sa.

⚜

**Vereinigte Staaten von Amerika.** Allgemeine Lage. Die neue demokratische Regierung hat ihre politische Tätigkeit durch Einbringung einer neuen Zollvorlage eröffnet, welche erhebliche Ermäßigungen der Einfuhrzölle vorsieht. Präsident Wilson hat einen außerordentlichen Kongreß einberufen, den er am 8. April persönlich eröffnete. In seiner Rede erwähnte er, daß das neue Zollgesetz dem Volke

Digitized by Google

Erleichterungen verschaffen und gleichzeitig den Geschäftsgeist der Union durch Wetteifern mit der übrigen Welt schärfen solle. Das Gesetz schlägt für den durch die Zollherabsetzungen entstehenden Ausfall an Staatseinnahmen eine Einkommensteuer vor, die alle Einkommen unter 16 000 ℳ freilassen soll. Trotz der im allgemeinen freihändlerischen Richtung der Zollvorlage ist anzunehmen, daß sie die europäische Einfuhr nicht wesentlich erleichtern wird, da nur die Zölle für diejenigen Waren herabgesetzt werden sollen, in denen die Industrie der Vereinigten Staaten selbst konkurrenzfähig ist.

Von den 435 Mitgliedern des Repräsentantenhauses gehörten beim Zusammentritt des Hauses am 7. April 290 Abgeordnete der demokratischen und 145 der republikanischen Partei an.

Das Repräsentantenhaus nahm eine Resolution zur vollständigen Neuordnung der Militär- und der Marinekommission an. Der Antrag begrenzt die Mitgliederzahl einiger der neun Kommissionen des Hauses, darunter auch der Militär- und der Marinekommission, und bezweckt, eine rein demokratische Mitgliederschaft herzustellen. Einer ähnlichen Veränderung sollen auch die Militär- und die Marinekommission des Senates unterworfen werden.

— Flottentätigkeit. Am 16. März ging die Atlantische Flotte von der Guantanamo-Bucht nach der Chesapeake-Bucht in See. Am 24. März hat dort das planmäßige Frühjahrsschießen der schweren Kaliber begonnen. Folgende Übungen waren vorgesehen: 1. Schießen des Linienschiffes „Florida" auf das Zielschiff „San Marcos" zur Übung in der Aufschlagsbeobachtung für alle Beobachtungsoffiziere der Flotte. 2. Tagkaliberschießen im Divisionsverbande. An jedem Tage schießt eine Division von drei Schiffen. 3. Versuchsschießen zur Abwehr von Torpedobooten und Unterseebooten bei Nacht. Das planmäßige Torpedobootabwehrschießen bei Nacht hat bereits vor Guantanamo stattgefunden. Die jetzigen Schießübungen in der Chesapeake-Bucht bilden den Abschluß des Schießjahres; nach Eingang aller Angaben werden dann die Schießpreise vom Director for target practice verteilt. Marinesekretär Daniels wohnte einem Teile der Schießübungen bei.

— Schiffe im Auslande. Die wegen der Revolution nach Mexiko entsandten Schiffe sind augenblicklich folgendermaßen verteilt:

Ostküste: In Vera Cruz: Linienschiffe „Virginia", „Georgia", „Vermont" und der Flottenkohlendampfer „Orion"; in Tampico: Linienschiff „Nebraska".

Westküste: In Acapulco: Panzerkreuzer „South Dakota"; in Guayamas: Panzerkreuzer „Colorado"; in Topolobampo: Hilfskreuzer „Glacier".

— Personal. Die Marine-Rangliste für 1913 ist erschienen. An der Spitze des Seeoffizierkorps steht Großadmiral George Dewey. Die Rangliste führt 24 Kontreadmirale, 95 Kapitäne zur See, 117 Fregattenkapitäne, 210 Korvettenkapitäne, 351 Kapitänleutnants, 188 Oberleutnants und 722 Leutnants zur See auf.

Der militärische Stab des Präsidenten Wilson besteht aus einem Generaladjutanten und sechs Adjutanten, von denen zwei der Armee, zwei der Marine und zwei der Marine-Infanterie angehören. Die Offiziere tragen Zivil, wenn sie den Präsidenten begleiten.

Mr. Franklin Roosevelt ist zum Unterstaatssekretär der Marine ernannt worden. Mr. Roosevelt war einer der Führer der reformdemokratischen Partei von New York und gilt als Anhänger des Zwei-Linienschiffs-Programms.

Kontreadmiral Cowles, bisher Stationschef in Honolulu, ist an Stelle des Kontreadmirals Southerland zum Chef der Pazifischen Flotte ernannt worden.

Marinesekretär Daniels hat kurz nach seinem Amtsantritt den Chef der Personalabteilung des Marineamts, Kontreadmiral Andrews, seiner Stellung ent-

Digitized by Google

hoben und die Leitung dieser wichtigen Abteilung dem Fregattenkapitän Victor Blue übertragen. Diese Maßnahme hat Aufsehen erregt und ist zumeist mit Genugtuung begrüßt worden, da Fregattenkapitän Blue als sehr fähiger Offizier bekannt ist.

Ferner hat der neue Marinesekretär eine Verfügung erlassen, in der er ein gewisses Maß von Seefahrzeit für eine Beförderung als erforderlich bezeichnet. Er will für die verschiedenen Beförderungen kein Mindestmaß vorschreiben, bestimmt aber, daß der Examining Board bei jeder Beförderung erwäge, ob der betreffende Offizier genügend Seefahrzeit besitze.

— Seemännische Ausbildung der Jugend. Der Vorschlag des Rektors der Harvard-Universität, eine Anzahl von Studenten seemännisch auszubilden, ist vom Marineamt sofort berücksichtigt worden. Es hat verfügt, daß eine beschränkte Anzahl von Studenten, die von den Hochschulen empfohlen werden, für die Dauer von zwei Monaten auf den Schiffen der Flotte eingeschifft werden sollen, und zwar nicht mehr als 20 auf jedem Linienschiff. Die Studenten sollen einem älteren Offizier unterstellt und in Seemannschaft, Navigation, Artillerie, Maschinenkunde und Dienstkenntnis ausgebildet werden. Sie tragen Matrosenuniform und erhalten Mannschaftsverpflegung, werden aber in einem Raum für sich untergebracht. Die Kosten für die Ausrüstung und Verpflegung müssen sie selbst tragen. Die Verfügung ist mit begeisterter Zustimmung von den Studenten aufgenommen worden.

Ferner hat der Staatssekretär die Marinebehörden angewiesen, den Jugendwehrvereinen nach Möglichkeit entgegenzukommen, um auch eine seemännische Ausbildung der Knaben zu ermöglichen. Auch die jüngeren Seeoffiziere werden aufgefordert, die Bewegung tatkräftig zu unterstützen.

— Schiffsmaterial, Neubauten. Linienschiff „Pennsylvania" erhält zwei Gittermasten, nur einen kurzen Schornstein, reine Ölfeuerung. Das Deplacement soll bei voller Ausrüstung 32500 t betragen.

Linienschiff „Wyoming" hat bei seiner Abnahmefahrt am 22. März an der abgemessenen Meile einmal 22,14 kn gelaufen. Im Durchschnitt ist die ausbedungene Geschwindigkeit von 20,5 kn um ungefähr 1 kn überschritten worden.

Torpedoboot „Duncan" ist am 5. April auf der Werft der Fore River Shipbuilding Co. in Quincy, Mass., Torpedoboot „Benham" am 22. März auf der von Cramp and Sons in Philadelphia vom Stapel gelassen. Deplacement 1000 t; reine Ölfeuerung, Turbinen, zwei Schrauben; Geschwindigkeit 30 kn.

Der zweite Flottenöldampfer „Maumee", ein Schwesterschiff der „Kanawha", ist auf der Staatswerft Mare Island in Bau gegeben. Ebenso wie „Kanawha" erhält er Schwerölmotoren, die auf der Staatswerft Brooklyn, New York, gebaut werden.

Die Linienschiffe „Nevada", „Oklahoma" und „Pennsylvania" sollen nach dem System von Wotherspoon gegen Wassereinbruch geschützt werden, den Minen oder Torpedotreffer etwa hervorrufen. Das System, das bereits seit einem Jahre auf dem Panzerkreuzer „North Dakota" erprobt worden ist, beruht auf dem Prinzip, das Wasser aus den überfluteten Räumen durch Luftdruck hinauszudrücken. Um das Brechen der Schotten zu verhüten, füllt Wotherspoon die der lecken Abteilung benachbarten Räume auch mit Preßluft; ihr Druck ist jedoch nur halb so groß wie der in der lecken Abteilung. Für die Zuführung der Luft werden die Ventilationskanäle benutzt. Augenblicklich macht Wotherspoon Versuche, das System unter Benutzung eines nicht brennbaren Gases auch zur Bekämpfung von Feuer auszunutzen.

Digitized by Google

— Stand der Neubauten am 1. März 1913:

| Linienschiffe: | | Torpedoboote: | | Unterseeboote: | |
|---|---|---|---|---|---|
| „New York" | 72,4 % | „Cassin" | 81,2 % | „F 4" | 94,6 % |
| „Texas" | 85,5 " | „Cummings" | 70,9 " | „G 2" | 86,2 " |
| „Nevada" | 21,8 " | „Downes" | 39,4 " | „G 3" | 64,9 " |
| „Oklahoma" | 17,0 " | „Duncan" | 66,3 " | „G 4" | 88,3 " |
| **Flottenkohlendampfer:** | | „Alwin" | 86,5 " | „H 1" | 87,7 " |
| „Proteus" | 83,5 % | „Parker" | 83,4 " | „H 2" | 87,5 " |
| „Nereus" | 73,8 " | „Benham" | 78,6 " | „H 3" | 85,5 " |
| „Jason" | 87,2 " | „Balch" | 82,6 " | „K 1" | 68,6 " |
| **Kanonenboote:** | | „O'Brien" | 0,4 " | „K 2" | 66,6 " |
| „Sacramento" | 7,3 % | „Nicholson" | 0,4 " | „K 3" | 70,3 " |
| **Flußkanonenboote:** | | „Winslow" | 0,4 " | „K 4" | 70,2 " |
| „Monocacy" | 15,8 % | „Mc Dougal" | 2,3 " | „K 5" | 50,9 " |
| „Palos" | 15,8 " | „Cushing" | 2,9 " | „K 6" | 50,4 " |
| | | „Ericsson" | 1,4 " | „K 7" | 59,1 " |
| | | | | „K 8" | 57,4 " |

— Streichungen von der Schiffsliste. Unterseeboot „A 1" ist von der Schiffsliste gestrichen worden.

— Havarien. Das im Februar auf ein Korallenriff an der kubanischen Küste aufgelaufene Linienschiff „Arkansas" hat eine 4 m lange Beule und ein kleines Leck erhalten.

Unterseeboot „F 4" ist während der Probefahrten im Hafen von Seattle aufgelaufen.

— Heizmaterial. Die in Bradford, Norfolk, Charleston, Key West und Pearl Harbor errichteten Heizöltanks haben ein Fassungsvermögen von je 5000 t. Die Anlagen in Guantanamo sollen auf 30000 t gebracht werden. Auf jeder dieser Stationen können außerdem mehr als 400 t Benzin lagern. In Pearl Harbor sind jetzt Anlagen zur Aufnahme von 100000 t Kohlen im Bau, die durch Erhöhung der Mauern leicht auf 200000 t Fassungsvermögen gebracht werden können. Die Lager können schnell unter Wasser gesetzt werden.

Die Zunahme des Heizölverbrauchs in der Marine wird durch folgende Zahlen veranschaulicht: Verbrauch 26 Mill. Liter im Jahre 1911, 61 Mill. Liter im Jahre 1912; geschätzter Verbrauch für das Jahr 1913 87 Mill. Liter, für das Jahr 1914 130 Mill. Liter. Im Laufe von 4 Jahren wird also der Heizölverbrauch um das Fünffache gestiegen sein. Die Marine besitzt augenblicklich 20 Torpedoboote, 6 Unterseeboote und 1 Öldampfer mit reiner Ölfeuerung und 6 Linienschiffe mit gemischter Feuerung. Die ersten Linienschiffe, die reine Ölfeuerung haben werden, sind „Nevada" und „Oklahoma".

Für Schiffe und Unterseeboote, welche Ölfeuerung haben, sind eine Anzahl von Sauerstoff-Helmen beschafft worden, welche bei der Entstehung giftiger Gase verwendet werden sollen.

— Waffen. Das alte Linienschiff „Indiana", Stapellauf 1893, 12000 t, soll als Zielschiff benutzt werden.

— Torpedowesen. Bei Whitehead in Weymouth sind 375 Stück 53 cm-Torpedos bestellt worden, die in 12 Monaten hergestellt werden sollen.

— Unterseeboote. Der Hilfskreuzer „Ajax" ist am 1. März von Hampton Roads nach Algier in See gegangen, um von dort durch den Suez-Kanal nach den Philippinen zu gehen. Er bringt die beiden Unterseeboote „B 1" und „B 2" nach

Digitized by Google

Cavite, die auf seinem Vordeck in Klampen festgelascht sind. Jedes Boot wiegt 105 t. Die Stabilität des Dampfers war vorher mit Panzerplatten geprüft worden.

— Häfen und Werften. Der Marinesekretär hat ebenso wie sein Vorgänger die Absicht, einen Antrag einzubringen, daß ein Teil der Staatswerften des Südens aus Sparsamkeitsrücksichten aufgegeben wird, und einstweilen verfügt, daß auf ihnen keine Neubauten mehr vorgenommen werden sollen, bis er sich persönlich über den Wert der einzelnen Anlagen unterrichtet hat.

— Flugwesen. Gleen Curtiß hat ein neues Wasserflugzeug konstruiert, dessen Gesamtlänge 7,2 m und dessen Tragflächenbreite nur 11,65 m beträgt. (Albatros-Flugzeuge haben zum Beispiel 21 m Spannweite.) Das Wasserflugzeug entwickelt mit einem 80 PS-Curtiß-Motor eine Schnelligkeit von 100 km in der Stunde und ein Steigvermögen von 65 m in der Minute. Um das Tragvermögen zu erhöhen, sind die oberen Tragdecken nach hinten verlängert. Ferner sind an den beiden Enden statt der zylindrischen Schwimmer versuchsweise, um den Luftwiderstand zu verringern, Schwimmer vorgesehen, die sich dem Tragdeckenprofil anpassen. Diese Schwimmer eignen sich jedoch nur für sehr glattes Wasser. Bei Seegang taucht das Tragdeckenende zu weit ein und schneidet unter, so daß sich die Maschine sehr leicht überschlagen kann.

Im Marinehaushalt ist ein Posten für Zulagen der Fliegeroffiziere vorgesehen. Die Zulage soll 35 Prozent des Gehaltes betragen, es dürfen jedoch nicht mehr als 30 Offiziere der Marine und Marine-Infanterie im Range vom Kapitänleutnant bis zum Leutnant zur See diese Zulage erhalten.

Bei den Manövern der Atlantischen Flotte in den kubanischen Gewässern hat zum ersten Male ein Wasserflugzeug einen Erfolg im Aufklärungsdienst zu verzeichnen gehabt. Ein mit zwei Seeoffizieren bemanntes Wasserflugzeug sichtete kurz vor Sonnenuntergang eine 15 sm von Guantanamo entfernt stehende feindliche Flotte, die durch fünf Linienschiffe und zwei kleine Kreuzer dargestellt war. Der Flieger kehrte vom Feinde unbemerkt nach der Guantanamo-Bucht zurück und meldete Standort, Kurs und Geschwindigkeit des Gegners dem Chef der Atlantischen Flotte, der daraufhin die Befehle für die Nachtangriffe der Torpedobootsflottillen ausgab.

— Panamakanal. Unter den von Columbia abgelehnten Vorschlägen der Vereinigten Staaten soll sich einer befunden haben, der letzteren das ausschließliche Recht geben sollte, einen Kanal in der Atrato-Gegend zu bauen.

Der Widerspruch gegen die bisherige Regierungspolitik in der Frage der Befreiung der Küstenschiffahrt der Union von den Kanalabgaben vergrößert sich immer mehr.

Der Hauptgrund für die Befreiung der Küstenschiffahrt von den Kanalabgaben soll nicht die Absicht gewesen sein, den Handel der Union zu unterstützen, sondern die großen Eisenbahngesellschaften zu treffen.

Die im Januar dieses Jahres am Kulebra-Einschnitt erfolgten Erdrutsche haben sich als ziemlich bedeutend herausgestellt und betragen über 4 Mill. cbm. Die im Laufe des Februars ausgehobene Erdmasse beträgt dagegen nur 2 Mill. cbm.

Der diesjährige Marinehaushalt enthält einen Posten von 1,68 Mill. ℳ zum Bau von Kasernen für Marine-Infanterie in der Kanalzone.

— Philippinen. Der Gesetzantrag auf Freigebung der Philippinen wird noch immer von der Presse besprochen, und immer neue Beweisgründe werden gegen ihn vorgebracht. Besonders wird erwähnt, daß die Inseln unrettbar dem Bürgerkrieg verfallen seien, wenn sie sich selbst überlassen würden. Die Ein-

Digitized by Google

geborenen hätten zwar im Widerstande gegen die Vereinigten Staaten nach dem spanisch-amerikanischen Kriege eine gewisse Einigkeit bewiesen; wenn dieser Kampf nach außen infolge der Freigebung aber wegfiele, würden die inneren Gegensätze, besonders der Haß zwischen den mohammedanischen Moros und den christlichen Filipinos, bald heftige Bürgerkämpfe hervorrufen. Die Folge davon würde das Eingreifen einer fremden Macht sein.

Um wegen der mohammedanischen Moros zu verhandeln, hat die Regierung der Vereinigten Staaten einen Sondergesandten an den Khalifen, den Sultan, nach Konstantinopel geschickt.

v. Selchow.

⚜

**Frankreich.** Marinepolitik. Die Absichten des Marineministers für den Ausbau der Flotte sind im »Temps« veröffentlicht worden. Die Flottengesetznovelle von M. de Lanessan („Marine-Rundschau", März 1913) wird hierbei nicht erwähnt, und dem oberflächlichen Betrachter könnte es fast so scheinen, als ob der Marineminister mit seinen Forderungen weit hinter dem Vorschlage M. de Lanessans zurückbliebe.

Tatsächlich wird Frankreich aber, wenn der vom Marineminister jetzt vorgeschlagene Bauplan verwirklicht wird, im Jahre 1918 über eine Flotte von 38 Linienschiffen, 6 Panzerkreuzern und 10 Geschützten Kreuzern verfügen.

Der Marineminister schlägt vor: Die Linienschiffsdivisionen, die bisher aus drei Schiffen bestanden, müssen entsprechend den anderen Seemächten auf vier Schiffe gebracht werden. Das Bautempo muß beschleunigt werden. Der Bau von 6000 t-Kreuzern ist sofort in Angriff zu nehmen. Danach würde die Bautätigkeit in Frankreich sich in Zukunft folgendermaßen gestalten:

| Stapellegung | | Linienschiffe | Kreuzer |
|---|---|---|---|
| 1913 | Frühjahr | 2 | — |
| | Herbst | 3 | 3 |
| 1914 | Frühjahr | — | — |
| | Herbst | 2 | 3 |
| 1915 | Frühjahr | 2 | — |
| | Herbst | — | 2 |
| 1916 | Frühjahr | 2 | — |
| | Herbst | 2 | 2 |
| | Summe | 13 | 10 |

Im Durchschnitt sollen also in den nächsten 4 Jahren jährlich $3^1/_3$ Linienschiffe gebaut werden. Frankreich würde im Jahre 1918 über 38 Linienschiffe verfügen, da nach dem Flottengesetz von 1912 die vor 1906 gebauten Linienschiffe eine Lebensdauer von 25 Jahren haben und somit von den in Dienst befindlichen Schiffen nur „Jauréguiberry" und „Charles Martel" als Schiffe aus dem Jahre 1893 wegen Erreichens der Altersgrenze gestrichen werden müßten. Als nächstes Schiff wäre „Carnot" aus dem Jahre 1894 zu ersetzen. Unter diesen 38 Schiffen werden sich 20 Großkampfschiffe befinden. Der Marineminister fordert zunächst nur für 3 Linienschiffe die Summe von 180 Mill. ℳ, die Mehrkosten der Baubeschleunigung werden wohl bei jedem einzelnen Jahresetat verrechnet werden. Die Kosten für die 10 Kreuzer sind mit 156 Mill. ℳ veranschlagt (nähere Angaben über die Kreuzer siehe unter „Schiffbau").

Digitized by Google

Mit dem Ausbau der Flotte müssen nach Ansicht des Ministers eine Reform des Rekrutierungsgesetzes und eine Verjüngung des Offizierkorps Hand in Hand gehen. Vorschläge dafür werden der Kammer ebenfalls vorgelegt werden. Eine Erweiterung und Ausbaggerung der Hafenanlagen von Toulon und Bizerta ist infolge des vergrößerten Deplacements der Schiffe nicht zu umgehen. Für Luftschiffahrt und Flugwesen will der Marineminister 24 Mill. ℳ zur Verfügung gestellt haben, um, dem englischen Beispiel folgend, Luftschiff- und Flugzeug-Stützpunkte längs der Küste zu errichten.

In der Presse wird dieser Vorschlag mit der Begegnung zwischen dem Marineminister und dem Ersten Lord der englischen Admiralität in Toulon in Verbindung gebracht, die also doch wohl nicht „rein zufällig" war, sondern dem gemeinsamen Wunsche entsprach, dem englischen Staatsmanne einen Einblick in die augenblicklichen Verhältnisse der französischen Marine zu geben.

— Flottentätigkeit. Im Mittelmeer erledigten die Geschwader die angefangenen Schießübungen. An Stelle von Schleppscheiben wurde die im Aprilheft bereits erwähnte Insel la Vacca als Scheibe benutzt. Die Ergebnisse sollen die Erwartungen, die mit Rücksicht auf die lange Schießpause nicht allzu hoch gespannt waren, weit übertroffen haben. Der Flottenchef hat den Schiffen in einem Tagesbefehl seine besondere Anerkennung für den Eifer und die Hingabe der Besatzungen bei den Schießübungen ausgesprochen. Die Trefferprozente wären gegen das Vorjahr erheblich gestiegen, und vor allen Dingen wäre das Einschießen von „Justice" und „Erneſt Renan" als besonders gut hervorzuheben. Bei beiden Schiffen hätten die Schüsse von der ersten Salve an am Ziel gelegen.

Über die Feuergeschwindigkeit wird nichts gesagt; sie kann auch nicht groß gewesen sein, da angeordnet worden war, die Rohre nach jedem Schuß gründlich mit Wasser auszuspritzen. Die geplante Einrichtung, wodurch der zum Ausblasen der Rohre verwendeten Preßluft Wasser beigemischt werden sollte, um etwaige glühende Rückstände zu löschen, ist noch nicht eingebaut worden; so mußten die Schiffe die Feuerlöscheinrichtungen zum Ausspülen der Rohre benutzen.

Während der Ostertage wurde ein Teil der Besatzungen beurlaubt, und Anfang April begannen die Schiffe mit Vorbereitungen für die Übungen des neuen Schießjahres.

Der Marineminister traf wieder zur Besichtigung verschiedener Werkstätten und Depots in Toulon ein und ließ der Flotte funkentelegraphisch den Befehl zugehen, vom Golf Juan nach Toulon zu kommen, damit er sich einschiffen und den Übungen beiwohnen könnte.

Im Norden hielten das leichte Geschwader und die Zerstörerflottillen Schießübungen ab.

— Personal. Der Personalmangel hat den Marineminister zu folgenden Maßnahmen veranlaßt:

Auf den Zerstörern, die zwei oder drei Offiziere im Etat haben, ist an Stelle eines Offiziers ein älterer Deckoffizier zu kommandieren.

In diesem Jahre sind statt der bisher üblichen Anzahl von 65 Kadetten 80 einzustellen.

Die Freiwilligen sind nicht nur zu bestimmten Terminen, sondern jederzeit einzustellen. Die erst vor einem Jahre von M. Delcaſſé erlassene Verfügung, welche eine gleichmäßigere Ausbildung der Freiwilligen bezweckte, ist somit wieder aufgehoben.

Es sind bis auf weiteres alle Leute einzustellen, auch wenn sie sich für keine Sonderlaufbahn eignen und der augenblickliche Etat der Nichtspezialisten durch ihre Annahme überschritten wird. Diese Maßnahme wird mit der Mannschaftsvermehrung der nächsten Jahre begründet.

Digitized by Google

Schließlich sind die Anforderungen bei der ärztlichen Untersuchung in folgenden beiden Punkten geändert worden:

1. Es wird an Sehschärfe verlangt: Kadetten ein Auge $^2/_5$, das andere mindestens $^3/_5$, Signalpersonal $^4/_5$, Artillerie- und Torpedo-Berufspersonal $^2/_5$ bzw. $^3/_5$, Maschinenpersoal $^3/_5$ bzw. $^1/_5$, technisches Personal, wie Büchsenmacher, Zimmerleute usw., $^2/_5$ bzw. $^1/_5$.

2. Einseitiger oder zweiseitig einfacher Leistenbruch macht nicht untauglich für den Dienst in der Marine.

— Organisation. Der bei dem Zusammentritt des Kabinetts Barthau an die Spitze des neugebildeten Unterstaatssekretariats für die Handelsmarine gestellte M. de Moncier hat sein Amt angetreten. Nach dem »Journal officiel« erstreckt sich seine Tätigkeit auf Gebiete, welche bisher nebenamtlich von den Ministerien für Handel und Industrie, für Post und Telegraph, für Justiz und für Finanzen mitversehen wurden. Hierzu gehören: Personalangelegenheiten, Subventionsverträge, Konstruktionsprämien und schließlich ein ständiges Schiedsgericht für Streitigkeiten zwischen Reedereien und ihren Angestellten.

Die Unterstellung dieses Unterstaatssekretariats unter den Marineminister wird in Marine und Handelskreisen als besonders zweckmäßig bezeichnet, da die Marine ihren Personalbedarf zum großen Teil aus der Handelsmarine deckt und diese sich stets als zur Marine gehörend betrachtet hat.

— Schiffbau. Die Kosten für Neubauten im Jahre 1913 werden rund 180 Mill. ℳ betragen, eine Summe, die bisher in Frankreich noch nicht erreicht worden ist. Die einzelnen Raten verteilen sich auf:

Fertigstellung von 2 Linienschiffen, 9 Zerstörern und 8 Unterseebooten;
Fortsetzung der Arbeiten an 5 Linienschiffen, 3 Zerstörern, 10 Unterseebooten und 2 Spezialschiffen;
Stapellegung von 4 Linienschiffen, 3 Zerstörern, 4 Unterseebooten und 2 Spezialschiffen.

Die Baukosten der neuen Linienschiffe werden sich auf ungefähr 56 Mill. ℳ belaufen.

Im »Moniteur de la Flotte« wird berichtet: Die voraussichtlich schon in diesem Jahre auf Stapel zu legenden Kleinen Kreuzer werden 6000 t groß sein. Ihre Armierung wird aus zehn 14 cm-Kanonen bestehen. Die Schiffe sollen eine Geschwindigkeit von 27 kn erhalten. Es sollen in erster Linie seetüchtige Kreuzer werden, die auch bei schlechtem Wetter die ihnen zufallenden Aufgaben lösen können. Ferner weist der »Moniteur« darauf hin, daß in Frankreich Erwägungen über einen neuen Zerstörer-Typ schweben. Die Ansichten der Fachkreise gehen hauptsächlich bezüglich der Größe sehr auseinander. Während die einen dem 1000 t-Zerstörer mit einer Geschwindigkeit von 33 kn und einer Armierung mit zwei 14 cm-Kanonen und zwei Drillingtorpedorohren das Wort reden, wollen die anderen bei dem erprobten 450 bis 500 t-Zerstörer bleiben.

Der Minister hat sich entschlossen, die Marineschule zunächst nicht an Land zu verlegen. Da die alte „Borda“ aber den Anforderungen nicht mehr entspricht, soll das alte Schulschiff „Duguay-Trouin“ mit einem Kostenaufwand von 30000 ℳ in eine Marineschule umgebaut werden. Voraussichtlich wird das Schiff wieder den Namen „Borda“ erhalten.

Das Gerücht, daß „Bouvet“ wegen einer größeren Havarie in Toulon eingedockt werden mußte, hat sich nicht bestätigt. Durch ein undichtes Flutventil drang Wasser in das Schiff, und da der Schaden durch Taucher nicht beseitigt werden konnte, mußte das Schiff für kurze Zeit ins Dock gehen. Inzwischen ist „Bouvet“

Digitized by Google

zur Vornahme gründlicher Überholungsarbeiten mit stark reduzierter Besatzung nach Cherbourg gegangen. Alles entbehrliche Personal ist zur Auffüllung auf die übrigen Schiffe der Flotte verteilt worden.

„Jean Bart" hat seine Erprobungen aufgenommen. Die schwere Artillerie ist vollzählig an Bord, von der Mittelartillerie fehlen noch einige Geschütze. Am 20. März wurde das Schiff in Brest ins Dock verholt. Die Presse widmet diesem Manöver längere Besprechungen, da es als besonders schwierig anzusehen sei, weil das Schiff 27 m breit sei, während in der Dockeinfahrt nur 28,6 m lichter Raum vorhanden ist. Nach Anbringen der Schrauben soll „Jean Bart" voraussichtlich gegen Ende April die Probefahrten beginnen.

In letzter Zeit sind verschiedene Werften auf ihre Geeignetheit für den Bau der geplanten 6000 t-Kreuzer besichtigt worden. — Auf Anordnung des Ministers wird ein 10,5 m langes Beiboot mit einem 20 bis 25 PS starken Verbrennungsmotor gebaut. Wenn dieses Boot sich bewährt, soll es an Stelle der Dampfboote auf den Schiffen der Flotte Verwendung finden.

Mit großer Genugtuung wird es begrüßt, daß eine große englische Reederei drei 10000 t-Schiffe nicht in England, sondern bei der Société des ateliers et chantiers de France in Auftrag gegeben hat. Trotzdem die Maschinen für die in Dünkirchen zu bauenden englischen Schiffe aus England bezogen und verzollt werden müssen, wird die französische Firma doch billiger liefern als eine englische Werft.

— Stapelläufe: Zerstörer „Renaudin" — 770 t — am 21. März in Toulon; Zerstörer „Mangini" — 804 t — am 29. März in Châlons-sur-Saône; „Magon" am 20. April in Nantes; Unterseeboot „Franklin" — 450 t — am 22. März in Cherbourg; Linienschiff „Provence" am 20. April in Lorient; „Bretagne" am 21. April in Brest.

Über den bereits erwähnten neuen „Petroleumdampfer schreibt »Le Yacht«: „Garonne" ist der alte englische Dampfer „Lucellerm", der für mehr als 2,4 Mill. ℳ von der französischen Regierung angekauft worden ist. Hierin sind nicht die Kosten des erforderlichen Umbaues einbegriffen, die bei den bekanntlich hohen Preisen der Staatswerften nicht unerheblich sein werden. Es ist unverständlich, warum die französische Regierung nicht einen französischen Dampfer genommen hat, um diesen Betrag der heimischen Industrie zuzuwenden."

— Artillerie. Wie aus Brest berichtet wird, wurden dort Ende März eine Anzahl Geschosse, deren Beschaffenheit dem Aufsichtspersonal der Pulverfabrik von Saint-Nicolas zu Besorgnis Veranlassung gegeben hatte, durch einen Schlepper versenkt.

Das Zutrauen zu dem bei Schießübungen verwendeten Pulver scheint immer noch nicht sehr groß zu sein. So wurde die Munition für die Schießübungen des II. leichten Geschwaders bei Quiberon durch Schlepper längsseit gebracht. Auch die Flotte in Toulon nahm die Schießübungsmunition immer erst kurz vor dem Schießen an Bord.

— Unfälle. Ein bedauernswerter Unfall ereignete sich auf dem neuen Linienschiff „Courbet". Beim Montieren der 30,5 cm-Geschütze des vorderen Turmes glitt ein Kanonenrohr infolge Nichtfunktionierens der Rücklaufbremsen nach achtern aus dem Lager. Zwei Werftarbeiter konnten nicht schnell genug bei Seite springen und kamen zwischen Bodenstück und Turmpanzer. Einer war sofort tot, der andere, der erst nach stundenlangen Bemühungen aus seiner Lage befreit werden konnte, wurde in hoffnungslosem Zustande in das Hospital gebracht.

Digitized by Google

An Bord des Torpedobootes „342" platzte während der Fahrt ein Dampfzuführungsrohr am Kessel. Durch den ausströmenden Dampf wurden drei Mann schwer, mehrere andere leicht verletzt.

— Unterseeboote. Die mit Diesel-Motoren ausgerüsteten Unterseeboote „Foucault", „Coulomb" und „Curie" haben alle die gleiche Motor-Havarie gehabt. Es handelt sich anscheinend um eine Explosion im Auspuffraum, Einzelheiten werden geheim gehalten. — In Fachkreisen tauchen in letzter Zeit Bedenken auf, daß man zu schnell zum Diesel-Motor übergegangen sei. M. Painlevé weist in seinem Budgetbericht darauf hin, daß das 1000 t große Unterseeboot „Gustav Zédé", welches bei einer Leistung von 2400 PS auch Diesel-Motoren erhalten sollte, nachträglich für Dampfmaschinen umgebaut worden sei, trotzdem der Schiffskörper schon fertig war. Da der Einbau von Kessel- und Maschinenanlage wesentlich mehr Platz und Gewicht beanspruche, als für die Motoren vorgesehen sei, werde diese nachträgliche Änderung sicher einen ungünstigen Einfluß auf die Geschwindigkeit und den Aktionsradius des Bootes haben.

Ein schwerer Unfall, der nicht auf Materialfehler zurückzuführen ist, hat das Unterseeboot „Turquoise" betroffen. Das Boot sollte, begleitet von dem Schlepper „Goliath", von Toulon nach Bizerta fahren. Als man beim Auslaufen aus Toulon ziemlich schwere See und unsichtiges Wetter antraf, schlug der Führer des Schleppers vor, einen Nothafen bei St. Tropez anzulaufen. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt und die Fahrt fortgesetzt. Bei einer besonders hohen See schlingerte das Boot so heftig, daß der Kommandant, der Wachoffizier und 5 Mann über Bord fielen. Trotz der sofort angestellten Rettungsversuche gelang es nur, zwei Leute zu retten. Das Boot kehrte unter Führung des Steuermanns nach Toulon zurück. Die Leichen konnten trotz längeren Suchens nicht geborgen werden. —

Auf Anordnung des Marineministers werden in Toulon fünf ältere Unterseeboote außer Dienst gestellt, um dem Personalmangel abzuhelfen.

— Häfen und Werften. Zur Vergrößerung und Ausbesserung der Hafenanlagen von Rouen sieht ein Regierungsvorschlag den Bau von neuen Becken, eine Erweiterung der Kajenanlagen, ein Trockendock und eine Flußregulierung vor. Die Kosten sollen sich auf etwa 70 Mill. ℳ belaufen, von denen die Hälfte der Staat tragen soll, während der Rest von Handelskreisen und der Stadt Rouen aufgebracht werden soll.

In La Rochelle soll ebenfalls mit einem Kostenaufwand von rund 17 Mill. ℳ die Hafeneinfahrt von 90 auf 130 m verbreitert, der Vorhafen auf 7 m ausgebaggert, die Kajenanlagen zum Teil erneuert werden. Die Kosten werden zu gleichen Teilen vom Staat und von der Stadt getragen.

Der Marineminister hielt eine Arbeitsteilung der Staatswerften für nötig. Er hat deshalb verfügt: In Toulon, dem Hauptliegehafen der Flotten, sollen in Zukunft nur noch Reparaturen und laufende Instandsetzungsarbeiten ausgeführt werden. Brest soll imstande sein, außer Neubauten in kürzester Zeit die Reparatur einer Linienschiffs-Division von vier Schiffen auszuführen. Lorient wird in erster Linie für Neubauten herangezogen werden. In Cherbourg und Rochefort sollen Zerstörer und Unterseeboote gebaut und repariert werden. Bizerta soll zur Unterstützung Toulons zu Reparatur- und Überholungsarbeiten der Flotte herangezogen werden.

— Fachliteratur. In »La vie maritime« vom 25. März 1913 wird in einem Aufsatz »L'avenir de la Torpille est prochain« darauf hingewiesen, daß die Vervollkommnungen der Torpedowaffe voraussichtlich zur Verkleinerung des Tonnengehalts der künftigen Linienschiffe führen werde. Der Verfasser — anscheinend ein

Digitized by Google

aktiver Seeoffizier — führt in seinen Betrachtungen aus, daß der stete Wettkampf zwischen Artillerie und Panzer zu einer fortgesetzten Vergrößerung des Deplacements geführt habe, bis man jetzt beim 30000 t-Schiff angekommen sei. Gleichzeitig seien aber auf dem Gebiete des Torpedowesens so erhebliche Fortschritte gemacht worden, daß man mit der Torpedowaffe auch im Geschwaderkampf rechnen müsse.

Die Sicherheit, die, wenn auch nur unvollkommen, gegen die Zerstörer in der Torpedobootabwehr-Artillerie liege, schwinde beim Erscheinen der Unterseeboote. Tatsächlich habe Frankreich in der „Prairial"-Klasse ein vorzügliches Unterseebootsmaterial, das auch auf hoher See durchaus verwendungsfähig sei.

Die größeren Schußweiten machen den Torpedo mehr als früher zum entscheidenden Faktor in der Seeschlacht. Durch einen Torpedotreffer werde jedes Linienschiff kampfunfähig, deshalb sei es ratsam, mehrere 20000 t-Schiffe zu bauen als wenige 30000 t-Schiffe.

In derselben Zeitschrift geht Charles Bos in dem Leitartikel näher auf die Personalfrage ein und führt aus, daß die durch acht englische Panzerkreuzer verstärkte französische Flotte nach wie vor in der Lage sei, den vereinigten Flotten des Dreibundes gegenüber die Seeherrschaft im Mittelmeer aufrechtzuerhalten. „Nachdem die französische Flotte in kurzer Zeit die italienischen Geschwader vernichtet und somit die Seeherrschaft im westlichen Mittelmeer gewonnen hat, wird sie, gestützt auf Bizerta, die österreichischen Schiffe in der Straße von Otranto erwarten."

Die Indienststellung der französischen Großkampfschiffe erfordere allerdings eine Menge Personal, und es wäre die Hauptaufgabe der gesetzgebenden Körperschaften, die dreijährige Dienstzeit für die Marine einzuführen. Die zweijährige Dienstzeit wäre besonders für die Marine ein Unding, da man mindestens ein Jahr für die sachgemäße Erlernung der verschiedenen Dienstzweige verwenden müsse.

⚜

**Italien.** Die Flotte. In den letzten Monaten lag die 1. Division in süditalienischen Häfen, die 2. Division in Häfen des Ägäischen Meeres und Konstantinopel. Das II. Geschwader war zum Stapellauf des „A. Doria" am 30. März in Spezia versammelt. Von hier liefen am 1. April „St. Bon" und „Ferruccio" nach Antivari zur Teilnahme an der Blockade der montenegrinischen Küste.

„Dante Alighieri" hat auf seiner mehrmonatigen Versuchsfahrt im Atlantik Senegal, Madeira und die Azoren angelaufen und Anfang April Vigo erreicht.

— Neubauten. Das vom Admiralskomitee im Februar angenommene Projekt eines 35000 t-Schiffes wird seiner zu großen Abmessungen wegen nicht zur Ausführung kommen. Beabsichtigt ist vielmehr neuerdings die baldige Kiellegung von drei 30000 t-Schiffen, die neun 38,1 cm-K in drei Drillingstürmen (zwei achtern, einer vorn) eine größte Panzerstärke von 340 mm und eine Höchstgeschwindigkeit von 25 kn haben. Kosten: je 90 Mill. Lire, Fertigstellung: bis Ende 1916.

— Stapellauf: Zerstörer „Impavido" am 22. März; Linienschiff „Duilio" am 24. April.

— Disziplin. Die Presse berichtete in den letzten Monaten von groben Verstößen gegen die Mannszucht auf „Amalfi", „Dante Alighieri" und „Quarto". Auf „Amalfi" und „Quarto" warfen die Mannschaften Kompasse, Geschützverschlüsse und Handwaffen über Bord.



Digitized by Google

— Havarie. Als „Quarto" am 27. März Venedig verlassen hatte, um zum Geschwader in Neapel zu stoßen, ereignete sich eine Kesselhavarie infolge Dampfrohrbruches, wodurch vier Heizer verbrüht worden sind und der Kreuzer zur Rückkehr nach Venedig veranlaßt wurde.

v. D.

⚜

**Rußland.** Marinepolitik. Der Marine-Berichterstatter der Duma, N. W. Ssawitsch, hat dieser einen Bericht über das Rechnungsjahr 1913 vorgelegt. Darin weist er darauf hin, daß die Marine in Zukunft mehr als bisher für eine verstärkte Einstellung und bessere Ausbildung des Offiziersatzes tun müsse. Ferner sei es nötig, den Bestand an langdienenden Mannschaften wesentlich zu erhöhen. Schließlich wird dem Marineminister nahegelegt, mit allen Mitteln eine Verkürzung der noch bis zu 7 Jahren betragenden Bauzeit der größeren Schiffe anzustreben.

— Flottentätigkeit. Ostsee. Die Verbände haben die erste Ausbildung der Rekruten beendet und diese zum Teil mit einer Besichtigung durch den Zaren abschließen dürfen. Der Chef der Linienschiffsbrigade und der Chef der Kreuzerbrigade der Ostsee sowie mehrere andere Seeoffiziere erhielten Allerhöchste Belobigungen für die bei der Rekrutenausbildung erzielten guten Ergebnisse.

Am 13./14. März stellten die 1., 2. und 3. Division und I. Torpedobootsflottille mit 26 Booten in Libau in Dienst.

Panzerkreuzer „Rossija" (Kadetten- und Schiffsjungenschulschiff) traf, von einer Auslandsreise nach Westindien zurückkehrend, am 3. April in Kiel ein und ging am 4. April nach Reval weiter.

Schwarzes Meer. Der Marineminister Admiral Grigorowitsch besichtigte Anfang April die Admiralität, die Flotte und die Landmarineteile des Schwarzen Meeres.

— Personal. Der bisherige Chef der Linienschiffsbrigade der Ostsee, Vizeadmiral Mankowski, wurde zum Kommandanten des Hafens von Ssewastopol ernannt. In seine Stelle rückte der bisherige Chef der Kreuzerbrigade der Ostsee, Kontreadmiral Baron Fersen, auf. Zum Chef der Kreuzerbrigade der Ostsee wurde der bisherige Chef des Streuminengeschwaders der Ostsee, Kontreadmiral v. Schultz, ernannt.

— Unfall. Am 5. April sank das Unterseeboot „Minoga" bei einer Tauchübung vor Libau. Das Boot und die Mannschaft konnten geborgen werden (siehe Sonderaufsatz).

— Luftschiffahrt und Flugwesen. Die Astra-Werke haben ein Luftschiff an die russische Regierung abgeliefert. Das Fahrzeug hat einen Inhalt von 10000 cbm und lief bei der Abnahmefahrt eine Strecke von 400 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 59 km ab.

Am 23. März führten fünf Marineflieger auf hoher See vor Ssewastopol eine Reihe von Erprobungen mit einem Wasserflugzeug, System Curtiß, aus.

G.

⚜

Digitized by Google

**Österreich-Ungarn.** Flotte. An der am 9. April begonnenen internationalen Blockade der montenegrinischen Küste nahmen die 1. Division (drei „Radetzky") sowie die Kreuzer „Adm. Spaun", „Aspern" und „Panther" nebst einigen Großen Torpedobooten unter dem Befehl des Kontreadmirals Njegovan teil. Der Rest der Flotte, darunter die sechs Linienschiffe der „Erzherzog"- und „Habsburg"-Klasse, wurden am 29. März vom Erzherzog-Thronfolger in Pola besichtigt.

— Neubauten. „Tegetthoff" begann Anfang April seine Probefahrten.

— Flugwesen. In Gegenwart des Erzherzog-Thronfolgers stürzte der Flieger Fregattenleutnant Banfield am 28. März bei Rovigno mit seinem Flugzeug ab und erlitt schwere Verletzungen.

v. D.



**Schweden.** Marinepolitik. Bei der Beratung des Marineetats wurde der Marineminister Larsson in beiden Kammern von der Opposition (der Rechten) heftig angegriffen. Wiederholt wurde ihm wie der ganzen liberalen Regierung vorgeworfen, daß für die Marine nicht genug getan werde. Kleinere Mächte als Schweden — Griechenland wurde besonders erwähnt — rüsteten sich bedeutend besser.

Unter anderem wies die Opposition auf die falsche Sparsamkeit hin, die die Regierung durch das Beibehalten gänzlich veralteter Schiffe betreibe. Die drei ältesten Panzerschiffe der schwedischen Flotte hätten in einem Jahre je etwa 186000 ℳ an Reparaturkosten verbraucht, während neuere mit etwa 102000 ℳ ausgekommen seien.

— Flottentätigkeit. Die Indiensthaltungsbestimmungen für den Sommer sind vom Könige genehmigt worden. Die zu aktivierende Küstenflotte zeigt folgende taktische Einteilung: 1. Division: Panzerschiffe „Oskar II." (Flaggschiff), „Dristigheten", „Manligheten", Torpedokreuzer „Örnen" (Wiederholer); 4. Division: Panzerschiffe „Oden" (Flaggschiff des Divisionschefs), „Svea", „Thule", Kanonenboot „Urd" (Wiederholer), Werkstattschiff „Blenda" (zeitweilig zugeteilt, sonst zur 12. Division gehörig); 6. Division: Große Torpedoboote „Vale", „Vidar", „Magne", „Mode"; I. Flottille, bestehend aus der 7., 8. und 9. Division mit zusammen 12 Torpedobooten; III. Flottille, bestehend aus der 13., 15. und 16. Division mit zusammen 8 Torpedobooten, 4 Unterseebooten, 1 Minenfahrzeug, 1 Depotfahrzeug, 1 Wohnschiff und 2 Patrouillenbooten. Die nicht aufgeführten Divisionen — 2, 3, 5, 10, 11, 12, 14 — werden anscheinend erst im Mobilmachungsfalle aus dem im Reserveverhältnis befindlichen Schiffen und Fahrzeugen gebildet.

Neben der Küstenflotte wird eine Gotenburg-Abteilung in Dienst gestellt, deren 1. Division aus 2 Panzerkanonenbooten und deren 2. aus 2 Torpedobooten besteht.

Die norwegischen und dänischen Zeitungen veröffentlichen Einzelheiten aus dem Bericht des Chefs des aufgelösten Wintergeschwaders (siehe Aprilheft), Vizeadmirals Dyrssen. Der Admiral hat die große Bedeutung, die Winteraktivierungen für die Kriegsbereitschaft der Marine haben, kräftig betont und sich energisch dafür ausgesprochen, daß ein ständiges Küstengeschwader gebildet wird. Ferner soll er die ständige Besetzung der Küstenwachtstationen beantragt haben.

Panzerkreuzer „Fylgia" lief auf der Heimreise, durch den Kaiser Wilhelm-Kanal kommend, am 12. April Kiel an.

Am 7. April kam das Panzerschiff „Oskar II." vor Karlskrona auf Grund. Es gelang, das Schiff nach mehrstündiger Arbeit abzubringen. Die Beschädigung beschränkt sich auf eine Verbeulung des Backbord-Schlingerkiels.



Digitized by Google

— Waffen. Es ist beabsichtigt, einen Seeoffizier und einen Marineingenieur nach Fiume zu kommandieren, um 30 bei der Firma Whitehead bestellte Gyroskope eines neuen Typs abzunehmen. Die Apparate sind für achtundzwanzig 45 cm-Torpedos bestimmt, die zur Zeit in der Torpedowerkstatt zu Karlskrona hergestellt werden.

— Flugwesen. Ein schwedischer Offizier wurde Anfang April zum Wasserflugzeugwettbewerb nach Monaco kommandiert, um die Ergebnisse des Wettbewerbes für die schwedische Marine zu verwerten.

Von den durch freiwillige Sammlungen für das Flugwesen aufgebrachten Mitteln (siehe Aprilheft) soll zunächst ein Wasserflugzeug angeschafft werden. Von dem Ausgange der damit angestellten Versuche wird es wahrscheinlich abhängen, ob das Flugwesen für Heer und Flotte gemeinsam oder getrennt organisiert wird.

G.

**Dänemark.** Aus einer Landstingsverhandlung vom 1. April geht hervor, in welcher Weise die Sammlung zur Verstärkung der Landesverteidigung gehandhabt worden ist und welche Stellung die Regierung ihr gegenüber eingenommen hat.

Die Sammlung wurde ursprünglich begonnen, um die von der Presse sogenannte „schwache Stelle" in der Nordfront der Landverteidigung Kopenhagens (zwischen dem Fort Fortun und dem neuen Küstenfort bei Taarbäk) durch ein neues Fort zu decken. Die Regierung trug aus verfassungspolitischen Rücksichten Bedenken, die Spende zu einem ihr vorgeschriebenen Zweck anzunehmen. Die darauf zwischen der Regierung und dem Komitee geführten Verhandlungen führten schließlich zu folgendem Ergebnis: Das die Sammlung leitende Komitee hält ungefähr $^1/_2$ Mill. ℳ zurück, um sie der Regierung unter Umständen später für das erwünschte Landfort anzubieten. 792000 ℳ wurden der Regierung zur Abstellung vorhandener Mängel in der Verteidigung Kopenhagens zur freien Verfügung gestellt und 887000 ℳ für ein neues Unterseeboot angewiesen.

Da die Sammlung Anfang April die Summe von 2,25 Mill. ℳ bereits überschritten hatte, kann noch mehr mit ihr geschaffen werden.

— Flottentätigkeit. Die Schiffe des Wintergeschwaders, Küstenpanzerschiffe „Olfert Fischer" und „Skjold", stellten am 12. April außer Dienst. „Olfert Fischer" stellte sofort wieder in Dienst und trat in das Sommergeschwader ein, für das außerdem die Küstenpanzerschiffe „Peder Skram" und „Herluf Trolle" in Dienst stellten. Die Schiffe bleiben bis zum 15. Mai zur ersten Ausbildung der Rekruten in der Marinewerft zu Kopenhagen. Abgesehen von den genannten Panzerschiffen, werden dem Chef des Sommergeschwaders unterstellt eine Torpedobootflottille aus 9 Booten („Söulven", „Söridderen", „Flyvefisken", „Vindhunden", „Spækhuggeren", „Tumleren", „Hvalrossen", „Ormen" und „Nordkaperen"), eine Unterseebootsdivision, bestehend aus 4 Booten („Havmanden", „Havfruen", „Thetis", „Dykkeren") und ein Streuminenschiff („Lossen").

— Personal. Die ausgedienten Wehrpflichtigen wurden Anfang April entlassen. Am 12. April wurde der neue Rekrutenjahrgang eingestellt.

— Schiffsmaterial. Am Ostersonntag brach auf dem in der Werft von Kopenhagen liegenden Küstenpanzerschiff „Peder Skram" ein Bunkerbrand aus. Die Munitionskammern des Schiffs und der in Brand befindliche Bunker wurden geflutet.

Das aus der freiwilligen Sammlung (siehe vorstehend) zu beschaffende Unterseeboot wurde bei der Firma Whitehead in Fiume bestellt. Es erhält zum Andenken

Digitized by Google

an die Schlacht bei Kopenhagen am 2. April 1801 (Angriff Nelsons) den Namen „Der 2. April".

— Flugwesen. Anfang April fanden auf Kopenhagen-Reede die ersten Versuche mit den neuen Wasserflugzeugen „Maagen" und „Ternen" statt. Diese Flugzeuge sind der Marine von Privatpersonen geschenkt worden. Beide sind zur Anbordnahme eines Beobachters und eines FT-Apparates eingerichtet.

Die beiden bereits vorhandenen älteren Marine-Flugzeuge heißen „Glenten" und „Örnen".

Auch das dänische Heer wird im Laufe des Jahres durch freiwillige Spenden 3 bis 4 Flugzeuge sowie einen Luftschifferpark mit drei Fesselballons und einem Freiballon erhalten.

— Verschiedenes. Im Juni oder Juli werden das Küstenpanzerschiff „Herluf Trolle", die 3 Torpedoboote „Hvalrossen", „Delfinen", „Svaerdfisken" und die Yacht „Danebrog" je eine Poulsensche FT-Station erhalten. Die Landstation der Kopenhagener Kriegswerft soll ebenfalls für das Poulsensche System eingerichtet werden. Von einem Ersatz der übrigen Marine-FT-Stationen anderer Systeme durch Poulsensche Apparate ist vorläufig wegen der hohen Kosten abgesehen worden.

G.

**Norwegen.** Flottentätigkeit. Küstenpanzerschiff „Eidsvold" stellte am 28. März außer Dienst, „Norge" mit der Besatzung von „Eidsvold" in Dienst.

— Schiffsmaterial. Am 29. März lief ein für Norwegen gebautes Unterseeboot auf der Germaniawerft in Kiel vom Stapel.

— Flugwesen. Zur Schaffung einer „Luftverteidigung der Festung Oskarborg" (bei Christiania) wurde eine freiwillige Sammlung eingeleitet.

— Verschiedenes. Die Ruderkommandos „backbord" und „steuerbord" sind vom 1. Mai 1913 ab aufgehoben und werden durch die Kommandos „rechts" und „links" ersetzt.

Eine norwegische Kommission nimmt in Fiume die erste Lieferung einer bei Whitehead bestellten Anzahl von neuen Torpedos mit weiter Laufstrecke ab.

G.

Digitized by Google

# Verschiedenes.

## Reederei und Schiffbau im Jahre 1912.

Die mit dem Frühjahr 1909 einsetzende Aufwärtsbewegung im deutschen Wirtschaftsleben hat auch im verflossenen Jahre, das als ein Jahr wirtschaftlicher Blüte angesehen werden kann, angehalten. Die Industrie war überaus rege beschäftigt, ohne daß eine Überproduktion festzustellen war. Als sicheres Kennzeichen zur Beurteilung der Konjunktur kann der Verbrauch an Kohlen und Eisen angesehen werden, der gegen das Vorjahr eine ganz erhebliche Steigerung aufwies. Der Verbrauch an Kohlen stieg gegen das Vorjahr um 9 bis 10 Prozent, der an Roheisen sogar um 12 bis 13 Prozent, eine Steigerung, wie sie in der deutschen Wirtschaftsgeschichte kaum wieder zu finden ist. Deutlich kommt die Beschäftigung unserer Industrie auch zum Ausdruck in der Zunahme unseres Außenhandels, der dem Werte nach von 17,8 auf 19,2 Milliarden ℳ, also um etwa 8 Prozent stieg. Die Einfuhr hat sich zwar nur um etwa 6 Prozent, die Ausfuhr dagegen um etwa 9,6 Prozent gehoben. Die Steigerung der Einfuhr entfiel vornehmlich auf Rohstoffe, deren die deutsche Industrie bedurfte. Für die lebhafte Beschäftigung der Industrie und die Steigerung der Ausfuhr fiel die Aufnahmefähigkeit des Weltmarktes wesentlich ins Gewicht.

Unter diesen Umständen ist es verständlich, daß die Reederei die bereits im Vorjahre an sie gestellten Erwartungen im Jahre 1912 nicht nur erfüllt, sondern teilweise noch übertroffen hat. Bei dem umfangreichen Warenverkehr nach und von Europa war sie in allen Zweigen — Linienfahrt und wilder Fahrt der Dampfer, wie in großer und kleiner Segelfahrt — stark beschäftigt, so daß trotz der Streiks in verschiedenen Ländern und des Balkankrieges die Frachten eine seltene Höhe erreicht haben. Die Linienreederei war fast in allen Verkehrsrichtungen günstiger als im Vorjahre, vor allem auch dank des sehr regen Passagierverkehrs. Für die in freier Fahrt befindlichen Dampfer war die Fortdauer der günstigen Entwicklung besonders wertvoll, da sie vielfach von den Linienreedereien wegen Unzulänglichkeit der eigenen Flotten in Anspruch genommen wurden und infolge ihrer leichteren Beweglichkeit die Konjunktur noch besser ausnutzen konnten als die vielfach durch Verträge noch auf längere Zeit an niedrigere Frachtsätze gebundene Linienschiffahrt. Insbesondere hat aber die Segelschiffreederei nach jahrelangem Darniederliegen ein sehr günstiges Jahr gehabt. Die guten Getreideernten in Argentinien, Australien und den Vereinigten Staaten haben in Verbindung mit der Knappheit der Dampfertonnage die Segelschiffe erheblich in Anspruch genommen und auch eine Erhöhung ihrer Werte veranlaßt.

Die günstige Lage der Reederei, die auch jetzt noch vorläufig als durchaus gesund angesehen werden kann, kam daher auch trotz der außerordentlichen Steigerung der Selbstkosten durch Erhöhung der Löhne und Kohlenpreise in den Geschäftsabschlüssen und der Höhe der auszuschüttenden Dividenden der Schiffahrtsgesellschaften zum Ausdruck.

Was zunächst unsere größte Schiffahrtsgesellschaft, die Hamburg—Amerika-Linie, anbetrifft, so sind ihre Dividenden seit dem Jahre 1909 von 6 Prozent stetig gestiegen auf 10 Prozent für das abgelaufene Jahr, in dem auch das Aktienkapital um 25 Mill. ℳ erhöht wurde. Der Rohertrag betrug 61 185 686 ℳ gegen 47 320 177 ℳ im Jahre 1911 und 42 741 812 ℳ im Jahre 1910; der dem eigentlichen

Digitized by Google

| Reederei | Dividende für 1909 % | 1910 % | 1911 % | 1912 % | Gegen das Vorjahr also + — | Kurs d. Aktien am 30. 12. 11 ℳ | 31. 12. 12 ℳ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deutsche Dampfschiffahrtsges. „Kosmos", Hamburg | 5 | 10 | 12 | 14 | + 2 | 189,75 | 200,10 |
| Flensburger Dampfschiffahrtsges. v. 1869, Flensburg | 0 | 3 | 7 | 15 | + 8 | 92,00 | 109,10 |
| Norddeutscher Lloyd, Bremen | 0 | 3 | 5 | 7 | + 2 | 108,50 | 119,50 |
| Dampfschiffahrtsges. „Neptun", Bremen | 5 | 7 | 10 | 16 | + 6 | 130,50 | 149,00 |
| Deutsch-Austral. Dampfschiffsges., Hamburg | 7 | 9 | 11 | 14 | + 3 | 165,50 | 189,25 |
| Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei, Oldenburg | 10 | 12 | 14 | 16 | + 2 | — | — |
| Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg | 6 | 8 | 9 | 10 | + 1 | 146,40 | 155,30 |
| Dampfschiffahrtsges. „Argo", Bremen | 4½ | 6 | 7 | 10 | + 3 | 107,00 | 127,10 |
| Dampfschiffsreederei „Horn" A. G., Lübeck | 2 | 3 | 5 | 10 | + 5 | — | — |
| Roland-Linie, A. G., Bremen | 4 | 5 | 5 | 7 | + 2 | — | — |
| Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-ges., Hamburg | 8 | 8 | 10 | 14 | + 4 | 158,60 | 186,00 |
| Hamburg-Bremer Afrika-Linie A. G., Bremen | 0 | 0 | 6 | 6 | — | — | — |
| Deutsche Levante-Linie, Hamburg | 0 | 0 | 6 | 7 | + 1 | 105,00 | 108,00 |
| Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg | 6 | 8 | 8 | 8 | — | 134,35 | 125,10 |
| Deutsche Dampfschiffahrtsges. „Hansa", Bremen | 10 | 10 | 15 | 20 | + 5 | 216,50 | 290,25 |
| Reederei-Akt. Ges. v. 1896, Hamburg | 4 | 4 | 5 | 10 | + 5 | 64,25 | 96,00 |
| Flensburger Dampfer-Kompagnie, Flensburg | 0 | 0 | 6 | 15 | + 9 | — | — |
| Neue Dampfer-Kompagnie, Stettin | 0 | 4 | 6 | 8 | + 2 | — | — |
| Danziger Reederei-Akt. Ges., Danzig | 0 | 0 | 15 | 20[1]) | + 5 | — | — |
| Vereinigte Bugsier- u. Frachtschiffahrtsges., Hamburg | 5 | 7 | 8 | 9 | + 1 | 106,75 | 113,00 |
| Schleppschiffahrtsges. „Unterweser", Bremen | 4½ | 5 | 6 | 8 | + 2 | — | — |

[1]) Abschluß am 30. November 1912.

Schiffahrtsgeschäft entstammende Betriebsgewinn stellte sich auf 53 744 043 ℳ gegen 40 026 877 und 33 598 947 ℳ in den Vorjahren. Der Bruttotonnengehalt der Flotte erhöhte sich im abgelaufenen Jahre um 96 102 auf 1 306 819 Register-Tonnen (R-T.). Im Bau befanden sich bei Aufstellung des Geschäftsberichtes noch 23 Schiffe, darunter 3 Dampfer der „Imperator"-Klasse und 3 große Passagier- und Frachtdampfer, von denen einer 21 500 Br-R-T., die beiden anderen je 20 000 Br-R-T. messen werden. Der „Imperator" wird Ende April die erste Seereise antreten, und das erste Schwesterschiff „Vaterland" ist kürzlich vom Stapel gelaufen, während der Stapellauf des zweiten Schwesterschiffs wahrscheinlich im April 1914 stattfinden wird. Aus dem Geschäftsbericht ist sonst noch zu erwähnen, daß die Gesellschaft mit Rücksicht auf den stets wachsenden Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada einerseits und Ostasien anderseits beschlossen hat, ihre Linie Hamburg—Ostasien nach der Westküste von Amerika weiterzuführen; und zwar soll auf dieser Route zunächst einmal monatlich ein Dampfer abgefertigt werden. Sodann hat mit Rücksicht auf die große Bedeutung der voraussichtlich zu Anfang 1915 stattfindenden Eröffnung des Panamakanals die Gesellschaft der Regierung der Vereinigten Staaten ein Projekt unterbreitet, das die Herstellung neuer, ihren Weg durch den Kanal nehmender Dampferlinien unter Beteiligung amerikanischen Kapitals vorsieht. — Über den Hafen von Emden haben Verhandlungen mit der Preußischen Regierung stattgefunden, nach denen die Hamburg—Amerika-Linie in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd Emden in das Netz der überseeischen Linien einbezieht. Und zwar soll zunächst vom 1. April 1914 ab eine vierzehntägliche Verbindung für Passagiere und Frachtgüter mit Nordamerika und vom 1. Oktober 1913 ab eine mindestens vierwöchentliche Verbindung für Frachtgüter mit Ostasien, Südamerika

Digitized by Google

und Australien hergestellt werden. Einen weiteren Schritt zur Hebung des Emdener Verkehrs hat die Hamburg—Amerika-Linie durch die Begründung der „Emdener Verkehrs-Gesellschaft A.-G." getan, die im besonderen die Heranziehung der rheinisch-westfälischen Industrie zur Benutzung der Emdener Dampferlinien und die Entwicklung des Platzgeschäfts in Emden zum Ziel hat. — Zur Verminderung des Risikos bei den jetzt in Dienst kommenden hochwertigen Schiffen beabsichtigt die Hamburg—Amerika-Linie, mit Gesellschaften, die sich mit ihr in gleicher Lage befinden, und zwar zunächst mit der Cunard-Linie und der International Mercantile Marine-Company, eine Gegenseitigkeitsversicherung einzugehen.

Auch der Norddeutsche Lloyd hat ein recht günstiges Jahr hinter sich. Er konnte nicht nur seine Reserven in wesentlich stärkerem Maße als in den Vorjahren wieder auffüllen, sondern auch seine Dividende auf 7 Prozent gegen 3 Prozent für das Jahr 1910 und 5 Prozent für das Jahr 1911 erhöhen. Der Bruttogewinn betrug 51853449 ℳ gegen 41543700 ℳ im Jahre 1911. Die Flotte des Norddeutschen Lloyd umfaßte am Jahresschluß 131 Seedampfer und 343 andere Fahrzeuge mit einem Bruttogehalt von 889183 R.-T.; davon befanden sich noch im Bau ein großer Passagier- und Frachtdampfer von etwa 35000 Br.-R.-T., der den Namen „Columbus" führen soll, 1 Passagier- und Frachtdampfer von etwa 15000 Br.-R.-T., der auch zur Verwendung als Truppentransportdampfer bestimmt ist, und 10 Frachtdampfer von je 6600 Br.-R.-T., insgesamt also eine Dampfertonnage von 116000 Br.-R.-T. Für eine Kapitalerhöhung liegt bei der Höhe der jederzeit verfügbar zu machenden Mittel in absehbarer Zeit keine Veranlassung vor. Von Bedeutung ist für den Lloyd die Frage, ob die im Oktober 1914 ablaufenden Reichspostdampferverträge, die ihm einen Zuschuß von 6090000 ℳ sichern, erneuert werden. Soweit bekannt, wird das Reich für diese Erneuerung eintreten, und es ist anzunehmen, daß sich auch der Reichstag damit einverstanden erklären wird. Rein finanziell betrachtet würde der Lloyd durch eine Ablehnung allerdings kaum benachteiligt werden, da er durch die Unterhaltung dieser Linien vielfach zu großen Opfern gezwungen gewesen ist.

Auch die übrigen größeren Dampfergesellschaften bezeichnen mit ganz wenigen Ausnahmen das abgelaufene Geschäftsjahr als überaus günstig. Die Dividenden sind fast bei allen — teilweise ganz bedeutend — gestiegen. Nur bei der Hamburg-Bremer Afrika-Linie und bei der Deutschen Ostafrika-Linie halten sie sich auf der gleichen Höhe wie im Vorjahre. Auch für das laufende Jahr werden die Aussichten allgemein als gut bezeichnet. Die Schiffsvermehrung hat mehrfach eine Kapitalerhöhung notwendig gemacht. So erhöhten — abgesehen von der Hamburg—Amerika-Linie — die Hamburg—Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihr Aktienkapital von 15 auf 25 und die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 16 auf 20 Mill. ℳ; neuerdings haben auch die Oldenburg—Portugiesische Dampfschiffreederei eine Kapitalerhöhung von 3 auf 4, die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Argo" eine solche von 7 auf $8^1/_2$ und die Kontinentale Reederei eine solche von $^3/_4$ auf 2 Mill. ℳ beschlossen oder in Aussicht genommen.

Die günstige Geschäftslage in der Reederei übertrug sich durch zahlreiche Neubestellungen von Dampfern auf die Schiffswerften. Diese waren in dem verflossenen Jahre nicht nur vollbeschäftigt, so daß es zeitweise sogar schwierig war, die genügende Anzahl vorgebildeter Arbeiter zu stellen, sondern sind teilweise auch noch weit über das laufende Jahr hinaus mit Aufträgen versehen. Die günstige Geschäftslage hat auch bei den Werften mehrfach zur Ausdehnung und Verbesserung ihrer Betriebe geführt, was Kapitalerhöhungen nach sich zog. So erwarb die Reiherstieg-Werft die angrenzende Brandenburg-Werft, erhöhte ihr Kapital von 4 auf 5 Mill. ℳ und beschloß die Ausgabe einer $2^1/_2$ Millionen betragenden Obligationsanleihe. Ferner

Digitized by Google

erhöhten der Bremer Vulcan sein Kapital von $7^1/_2$ auf 10 und die Tecklenborg-Werft ihr Kapital von 4 auf 5 Mill. ℳ. Die Geschäftsergebnisse der Werften sind aber im allgemeinen noch nicht so hoch, wie man erwarten sollte. Das ist wohl hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß von den abgelieferten Dampfern noch eine große Zahl in den schlechten Jahren zu sehr niedrigen Preisen in Bau genommen wurden, während sich inzwischen die Materialpreise, Löhne und sozialen Lasten ganz bedeutend erhöht haben.

| Werft | Dividende für 1909 % | 1910 % | 1911 % | 1912 % | Gegen das Vorjahr also + | − | Kurs d. Aktien am 30. 12. 11 ℳ | 31. 12. 12 ℳ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bremer Vulkan A. G., Vegesack | 0 | $7^1/_2$ | 10 | 10 | | — | 166,00 | 156,25 |
| Blohm & Voß K. G. a. A., Hamburg | 4 | 6 | 4 | 7[1]) | + 3 | | — | — |
| Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffbau-Akt. Ges., Bremerhaven | 5 | $7^1/_2$ | ? | ? | | — | — | — |
| Reiherstieg-Schiffswerfte Akt. Ges., Hamburg | 7 | 5 | 4 | 5[2]) | + 1 | | 101,75 | ? |
| Stettiner Oderwerke A. G., Stettin | 6 | 5 | 6 | 8[2]) | + 2 | | — | — |
| Akt. Ges. Neptun, Rostock | 4 | 0 | 0 | 4 | + 4 | | 77,75 | 76,25 |
| Nüscke & Co. Akt. Ges., Stettin | 4 | 0 | 0 | 0 | | — | — | — |
| Flensburger Schiffsbauges., Flensburg | 6 | 0 | 4 | 4[2]) | | — | 142,75 | 117,00 |
| G. Seebeck Akt. Ges., Bremerhaven | 4 | 0 | 0 | 0[2]) | | — | 70,00 | 35,75 |
| Akt. Ges. „Weser", Bremen | 0 | 0 | 4 | 4 | | — | — | 107,00 |
| Howaldtswerke, Kiel | 0 | 0 | 0 | 0[3]) | | — | — | — |
| Schiffswerft und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmilinsky), Hamburg | 0 | 0 | 5 | ? | | — | — | — |
| Henry Koch Akt. Ges., Lübeck | 0 | 0 | 5 | 8 | + 3 | | — | — |
| Joh. C. Tecklenborg Akt. Ges., Geestemünde | 0 | 0 | 4 | 8 | + 4 | | 131,70 | 134,90 |
| Vulcan-Werke, Hamburg und Stettin | 12 | 11 | 11 | 6 | | — 5 | 224,00 | 175,10 |

[1]) Abschluß am 31. August 1912. — [2]) Abschluß am 30. Juni 1912. — [3]) Abschluß am 30. September 1912.

Die größte deutsche Werft, die „Vulcan-Werke", konnten nur eine Dividende von 6 Prozent und diese auch nur deshalb verteilen, weil sie früher Reservefonds angesammelt hatten; doch hofft die Gesellschaft, daß mit dem Jahre 1912 der Tiefstand überschritten sein wird. In der Hauptsache führt sie den ungünstigen Geschäftsabschluß darauf zurück, daß die abgelieferten Bauten für die Kaiserliche Marine einen Verlust von 2 Mill. ℳ gebracht hätten. Vermutlich ist er aber auch wohl mit darauf zurückzuführen, daß die mit einem großen Kostenaufwande — man spricht von 30 Mill. ℳ — in Hamburg geschaffenen Neuanlagen ihre Vorteile noch nicht in vollem Umfange geltend machen konnten. Auch die Aktiengesellschaft „Weser" klagt über ungenügende Preise für die 1909 und 1910 übernommenen Kriegschiffbauten und hofft bei etwaigen Neubauaufträgen höhere Preise zu erzielen. Von den Werften, die auch in diesem Jahre keine Dividende ausschütteten, bedürfen die Howaldtswerke einer neuen Sanierung, nachdem die 1910 vorgenommene nicht einschneidend genug ausgefallen war. Nach vorstehenden kurzen Ausführungen muß wohl zugegeben werden, daß die Lage der Schiffbauindustrie im allgemeinen zur Zeit noch nicht durchgängig als besonders günstig anzusehen ist. Da ein Rückgang der Konjunktur aber vorläufig nicht zu erwarten steht und die Werften für längere Zeit voll beschäftigt sind, so darf wohl mit günstigeren Ergebnissen für das laufende Jahr gerechnet werden, die diesem Zweige unserer Industrie nach einer Reihe von ungünstigen Geschäftsjahren wohl zu wünschen sind.

S.

Digitized by Google

## Untergang und Bergung des russischen Unterseeboots „Minoga".

Das Unterseeboot „Minoga", 126 t, 35,6 m Länge, 2,8 m Breite, 2 Torpedorohre,*) gehörte zur Unterseebootsschule und war in dem Hafen von Libau stationiert. Am 5. April sollte das Boot die erste schulmäßige Tauchübung nach beendeter Winterliegezeit machen. Es war am Morgen des betreffenden Tages von der Aufschleppvorrichtung der Libauer Kriegswerft, auf der es gelegen hatte, zu Wasser gebracht worden. Um $1^{30}$ nachm. ging das Unterseeboot in See. Als Begleitfahrzeug diente ihm ein kleines Dampfboot.

Kurz vor $3^{h}$ nachm. erreichte „Minoga" die 10 m-Linie vor der Einfahrt in den Libauer Hafen und trat die Unterwasserfahrt an. Als das Boot tauchte, drang durch einen Ventilator Wasser ein, und es sank sofort in schräger Lage mit dem Bug auf den Grund, in den es sich etwas einbohrte.

Infolge des flachen Wassers ragte das Sehrohr über die Wasseroberfläche hinaus, und das Begleitboot sah nichts, was ihm auffällig schien. Erst 2 Stunden später wurde es auf die aufgeschwommene Telephonboje aufmerksam und schloß daraus, daß ein Unglücksfall passiert sei. Der Bootssteurer fuhr infolgedessen nach dem in der Nähe liegenden Libauer Feuerschiff und ließ von dort ein Signal an den Hafen machen. Dann schickte er seine Pinaß mit einer ausführlicheren Meldung nach der Werft. Er selbst ließ sich das Ruderboot des Feuerschiffs geben, mit dem er zur „Minoga" zurückkehrte, am Sehrohr festmachte und die Telephonboje aufnahm.

Durch das Telephon wurden die Vorgänge im Innern des Bootes mitgeteilt: Als die „Minoga" sank, hatte die Besatzung ohne Erfolg versucht, das eindringende Wasser zu bewältigen. Die Leistung der Pumpen genügte nicht, und es gelang auch nicht, das Rohr des Ventilators zu verstopfen, „obgleich der Wasserdruck nicht sehr groß war." Überdies versagte die elektrische Lenzpumpe nach einiger Zeit. Das Innere des Bootes lief daher soweit voll, bis der Wasserspiegel die undichte Stelle überdeckte. Nachdem diese Höhe erreicht war, konnte es nicht weiter steigen, weil sich in dem höher liegenden Achterschiff natürlich ein Luftüberdruck bildete. Hier war die aus 15 Personen bestehende Besatzung vorläufig geborgen, sie hatte jedoch bald unter den sich entwickelnden Chlorgasen schwer zu leiden.

Inzwischen war das Alarmsignal des Feuerschiffs im Hafen abgenommen und zunächst ein Torpedoboot zur Unfallstelle abgegangen. Um $7^{20}$ nachm. erhielt der älteste in Libau anwesende Seeoffizier, Kontreadmiral Storre, Meldung. 15 Minuten später konnte bereits ein Dampfer mit Tauchern in See gehen. Der Admiral traf mit einigen Torpedobooten um $8^{15}$ nachm. bei der „Minoga" ein und übernahm das Kommando.

Der Kommandant des untergegangenen Bootes hatte durch das Telephon bitten lassen, man möge das Heck soweit heben, bis das achtere Luk über Wasser sei, und so die Mannschaft bergen. Er fügte noch die Bitte um schleunige Hilfe hinzu, da er und seine Leute am Ende ihrer Kräfte seien. Vorläufig konnte jedoch nur sehr wenig geschehen, da die in Libau vorhandenen Hilfsmittel, ein Schwimmkran von 100 t und einer von 50 t Hebekraft, erst klargemacht werden mußten. Man beschränkte sich daher darauf, durch Taucher einen Luftschlauch an dem Kommandoturm anbringen zu lassen. Leider ist aus den bisher erschienenen Berichten nicht ersichtlich, wieviel mit diesem Versuch erreicht wurde. Viel war es offenbar nicht, denn die Leute des Unterseeboots meldeten, sie würden schwächer und schwächer. Gegen $10^{h}$ abends hörten sie auf, verständliche Antworten zu geben. — „Das Telephon

*) Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1913.

Digitized by Google

übermittelte nur noch Stöhnen", heißt es in dem amtlichen Bericht. Gegen $11^{30}$ hörte man überhaupt nichts mehr von ihnen.

In dieser Lage wollte der Leiter bereits den Versuch wagen, das Unterseeboot mit einer schweren (20 cm) Troß in Schlepp zu nehmen. Diese Arbeit konnte abgebrochen werden, weil der große Schwimmkran inzwischen klargeworden und $10^{20}$ zur Stelle war.

Der vorher ziemlich frische Wind war ganz abgeflaut und das Wetter sehr günstig geworden. Die Verankerung des Krans machte daher mit Unterstützung der Scheinwerfer der Torpedoboote keine Schwierigkeiten. Um $11^{36}$ nachts war er in Position, und um $12^{30}$ war das erste Gien in den achteren Heißring der „Minoga" eingeschäkelt. Um die Arbeit zu beschleunigen, wurde das Heck des Unterseeboots mit diesem Gien allein bis dicht unter die Wasseroberfläche geholt und dann erst das zweite Gien gehakt und mit beiden vorsichtig weitergeheißt. Dies geschah um $12^{30}$ nachts. Um $12^{45}$ war das achtere Luk ganz dicht unter der Wasseroberfläche, und man sah, daß von innen versucht wurde, es zu öffnen. Da hierdurch das Rettungswerk in letzter Minute gefährdet erschien, sprangen einige Offiziere sofort auf das Luk und hielten die Vorreiber mit den Füßen fest. Wenige Minuten später wurde die gesamte Besatzung bis auf einen Mann geborgen. Die Leute waren in furchtbarem Zustande. Ein großer Teil war ohnmächtig, zwei hatten einen schweren Nervenchock erlitten.

Es war jetzt noch ein Unteroffizier im Kommandoturm. Der Mann, ein besonders widerstandsfähiger und energischer Mensch, hatte das Kommando über die „Minoga" übernommen, als der Kommandant ohnmächtig wurde. Er war bei dem Steigen des Wassers im Boot, das auf die Öffnung des Luks folgte, auf seinem Posten abgeschnitten worden. Die nächste Arbeit galt seiner Rettung. Zu diesem Zweck legten sich zwei Pumpendampfer bei der „Minoga" längsseit, und es gelang ihnen tatsächlich, den Wasserspiegel im Innern des Boots so weit zu senken, daß eine Verbindung mit dem Kommandoturm hergestellt werden konnte, durch die der Mann gegen $3^{h}$ nachts befreit wurde.

Die jetzt folgende Hebung des Bootes machte keine großen Schwierigkeiten. Der inzwischen eingetroffene kleinere Schwimmkran spannte sich an den vorderen Heißring der „Minoga", die Pumpendampfer lenzten Volldampf weiter, und um $8^{h}$ vorm. war das Unterseeboot auf ebenem Kiel und konnte, in den beiden Schwimmkränen hängend, in den Hafen gebracht werden.

Die Besatzung der „Minoga" wurde für ihr Verhalten reich belohnt. Der Kommandant wurde zum „älteren Leutnant", der zuletzt gerettete Unteroffizier zum „Konduktor" (Deckoffizier) befördert. Jeder Mann erhielt eine Ordensauszeichnung. Außerdem ließ der Zar der Besatzung seinen Dank aussprechen.

Bei der Untersuchung der technischen Ursache des Unfalls, die von dem stellvertretenden Marineminister persönlich geleitet wurde, stellte es sich heraus, daß der Absperrschieber des undichten Ventilators durch einen hineingefallenen Fremdkörper, angeblich eine Winkflagge, in nicht völlig geschlossener Stellung festgeklemmt war.

G.

Digitized by Google

# Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels absehen; wir beschränken uns auf ihre Erwähnung:

Anders: „Wie führt der Batterieführer seine Batterie zweckmäßig in die Feuerstellung?" Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Friedrich v. Merkatz: „Unsere Maschinengewehre." Handbuch für den Unterricht. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

**Der Balkankrieg 1912/13 und seine Lehren.** Abgeschlossen dargestellt von H. Meyer, K. bayer. Generalmajor z. D. — Im Selbstverlag des Verfassers — München, Franz-Joseph-Str. 91, 3. — Preis 2 *M*.

Wenn es einerseits gewiß nicht ohne Bedenken ist, ein Buch zu schreiben über welthistorische Ereignisse, die noch in voller Abwicklung begriffen sind, so ist doch gewiß anderseits trotz oder vielleicht gerade wegen unseres ausgedehnten Zeitungswesens der Wunsch weit verbreitet, einen von sachkundiger Seite geschaffenen Überblick zu gewinnen über die verwirrende Fülle von Ereignissen, über die die Presse seit langen Monaten berichtet hat. Einen solchen Überblick bietet das oben bezeichnete kleine Buch. Sein Verfasser schildert zunächst die Ursachen und sodann sehr eingehend die Vorbereitung dieses Krieges, die auf seiten aller Verbündeten mit größter Hingebung und Voraussicht, bei den Türken dagegen weniger Umsicht mit betrieben wurde. Es folgt eine Darstellung der Ereignisse auf den verschiedenen Kriegschauplätzen, die vorher geographisch geschildert wurden, und hier wird auch ein Überblick über die maritimen Vorgänge geboten, für den die Marine-Rundschau als hauptsächlichste Quelle diente. Weiterhin zeigt der Verfasser, in welcher Weise auf beiden Seiten die neuesten Verkehrs- und Erkundungsmittel zur Anwendung kamen; sie mußten in vieler Beziehung versagen, weil die Vorbereitungen zum Teil unzulänglich waren. Endlich versucht der Verfasser, die aus den kriegerischen Vorgängen sich ergebenden Lehren abzuleiten, er knüpft an an Moltkes Satz, daß Fehler der ursprünglichen Versammlung im Verlauf eines Krieges sich kaum wieder gut machen lassen, und kommt zu dem auch für uns bedeutsamen Ergebnis, daß mehr als in irgendwelchen früheren Kriegen der militärische Erfolg den Einsatz aller irgend verfügbaren Kräfte zur Voraussetzung hat. Wir nehmen an, daß der vom Verfasser mit vielem Fleiß zusammengestellte Überblick, wenn ihn auch sowohl die Ereignisse wie besser gesichtete Quellen in mancher Beziehung überholen werden, doch auch schon in seiner jetzigen Gestalt vielfach willkommen sein wird, und nehmen Anlaß, seine höchst dankenswerte Arbeit unserem Leserkreise anzuempfehlen.

**Le cuirassé et ses ennemis sous-marins.** Par Georges Blanchon (Michel Mérys). — Paris-Nancy 1913, Berges-Levrault Editeurs. — Prix 3,50 Frs.

Der Verfasser schreibt für ein Laienpublikum; er will seine Landsleute darauf hinweisen, daß es Frankreichs Pflicht ist — angesichts der Drohungen und Verheißungen der Zukunft —, in seiner Flottenrüstung voranzuschreiten und den Neben-

Digitized by Google

buhlern in der Durchbildung seiner maritimen Machtmittel zuvorzukommen. Möge man immer mahnen, man solle die Methode vervollkommnen, deswegen dürfe man nicht die Kühnheit des erfinderischen Fortschreitens verlernen, in der von jeher Frankreichs Ruhm und Stärke beruht hätte. In Durchführung seiner Aufgabe behandelt der Verfasser sehr eingehend die Gründe für das Anwachsen der Linienschiffe und weiterhin die Beziehungen zwischen Heer und Flotte. Ein umfangreiches Kapitel ist dem »Poudre B« und all den verhängnisvollen Ereignissen gewidmet, die sich an die unzulängliche Beständigkeit dieses Kriegsmittels knüpfen. In der Frage der Torpedoboote erkennt der Verfasser an, daß diese bisher die Hoffnungen ihrer Befürworter noch nicht gerechtfertigt haben und daß nichts dafür spricht, daß ihnen dereinst das Übergewicht über die Panzerschiffe zukommen werde; er wendet sich damit bewußt von dem in Frankreich so lange vertretenen entgegengesetzten Standpunkt ab. Bei den Unterseebooten widmet er den mannigfachen Katastrophen, von denen diese Schiffsklasse heimgesucht wurde, eine sehr eingehende Darstellung, um schließlich gleichfalls sehr ausführlich die Verteidigung des Panzers gegen seine unter Wasser ihn bedrohenden Feinde zu erörtern. Von dem „verräterischen, blinden" Kampfmittel der Mine, die Freund und Feind unterschiedslos zerstöre, will der Verfasser nicht viel wissen, mehr verspricht er sich von Sperren und Schutznetzen und schließlich von einem inneren Panzer. Jedenfalls sieht er hier eine Aufgabe, in deren Lösung Frankreich am ersten den von ihm geforderten Vorsprung erreichen könnte. In seinen Ausführungen bietet der Verfasser wohl nirgends mehr, als bei uns in der vom Flottenverein ausgehenden Aufklärungsarbeit geleistet wurde; trotzdem ist sein Buch aus den verschiedensten Gesichtspunkten interessant und lesenswert, und auch für den Seeoffizier wird es nicht überflüssig sein, sich damit bekannt zu machen.

**Der Torsionsindikator. I. Die elektrischen Methoden zur Verdrehungsmessung.** Von Dr. Ing. Paul Nettmann. Mit 34 Abbildungen. — 1912, Verlag von M. Krayn, Berlin W. — Preis broschiert 4 *M*.

Der vorliegende erste Teil eines mehrbändigen Werkes über Torsionsindikatoren behandelt die elektrischen Methoden der Verdrehungsmessung und setzt nach kurzem Rückblick auf die von Föttinger und Frahm seinerzeit gemachten Vorschläge mit der Beschreibung der elektrischen Verfahren zur punktweisen Aufnahme der Verdrehung ein (System Rambal, Denny und Johnson, ferner Webb und daran anschließend ein Vorschlag des Verfassers). Es folgt die Beschreibung des auch von Denny und Johnson stammenden Indikators mit induktiver Messung eines Luftspaltes zwischen den beiden gegeneinander verdrehten Teilen, des Anzeigers von Rangsdale mit Glühlampen und die Erläuterung der mit intermittierenden Strömen arbeitenden Verfahren (Gaiffe und Nachfolger, Gardner, Barr und Strout), die der Verfasser durch eigene Vorschläge erweitert. Das Werk stützt sich fast nur auf Patentbeschreibungen und erlaubt auf Grund des ersten Teiles noch kein endgültiges Urteil. Immerhin sei hier darauf hingewiesen. Kt.

**Der Widerstand und Antrieb von Schiffen.** Von Dr. Ing. Rothe. Mit 150 Abbildungen. — 1912, Verlag von M. Krayn, Berlin W. — Preis broschiert 10 *M*, gebunden 11,50 *M*.

Rothe hat in vorliegendem Werke seine früher im „Schiffbau" bereits teilweise angedeuteten Ansichten von der Wasserbewegung und dem Widerstande sowie über den Antrieb von Schiffen in geschlossener Darstellung entwickelt. Die Grundtendenz des Werkes ist nicht, eine neue Theorie zu schaffen und zu verteidigen, sondern die vorhandenen Theorien kritisch gegeneinander abzuwägen, ihre Vorzüge und Nachteile zu beleuchten und zu zeigen, daß auf Grund rein vernunftgemäßer

Digitized by Google

Überlegungen unter vorsichtiger Benutzung der vorliegenden Erfahrungen ein hinreichendes Bild der für den Antrieb der Schiffe wichtigen Vorgänge und der im Einzelfalle in Betracht kommenden Größen gewonnen werden könne. Das Buch stellt eine schätzenswerte Bereicherung der Fachliteratur dar und wird bei der Verfolgung einschlägiger Fragen wegen des vom Verfasser eingenommenen kritischen Standpunktes gute Dienste tun. Kt.

**Die Technik im 20. Jahrhundert.** Vierter Band. Das Verkehrswesen: die Großfabrikation. Von Geheimem Regierungsrat Dr. A. Miethe. — Braunschweig 1912 bei George Westermann. — Preis gebunden 15 *M*.

Der vorliegende Band umfaßt eine Darstellung des gegenwärtigen Entwicklungsstandes der Dampf- und Elektrobahnen, der Schiffe und ihrer Maschinenanlagen, der Kraftwagen, der Luftfahrt, der Post, Telegraphie und des Fernsprechwesens und endlich der Graphik, einschließlich der Photographie in ihren verschiedenen Methoden und Verfahren. Fast noch größeres Interesse als dieser Teil nimmt die Schilderung der technischen und organisatorischen Maßnahmen der Großfabrikation und der hierher gehörigen wirtschaftlichen Fragen in Anspruch. Mustergültig in aller Knappheit ist hier die Darstellung des Einflusses der Technik auf die Arbeiter und die soziale Frage, und wir stimmen dem Bearbeiter dieses Abschnittes gern darin zu, daß wir in dieser Frage vor einer noch nicht abgeschlossenen Entwicklung stehen, aus der die nächste Generation einen befriedigenden Ausweg finden wird. Die Erkenntnis, daß Technik und Kapital zusammengehören und dazu bestimmt sind, in friedlicher Entwicklung die Arbeitermassen zu befriedigenden Daseinsbedingungen innerhalb möglicher Grenzen zu führen, muß mit der Zeit Gemeingut werden, so ungebärdig der gärende Most sich einstweilen noch verhalten mag. Das mit einer Fülle belehrender Abbildungen ausgestattete Werk ist im ganzen dem Verständnis des Laien angepaßt. Es ist für die Hausbücherei sowie für die Schülerbibliotheken höherer Lehranstalten geeignet. Gleichzeitig würde es wohl in den Arbeiterbüchereien unserer technischen Institute nicht unbeachtet bleiben und einen guten Bildungsstoff abgeben, und endlich würde das Buch einen guten Anhalt für Vorträge auf den einschlägigen Gebieten bilden. Jedenfalls darf das Werk als eine ungemein wertvolle Bereicherung unseres volkstümlicher Belehrung gewidmeten Bücherbestandes bezeichnet werden.

**Der deutsche Zolltarif mit Vereinszollgesetz, Zolltarifgesetz, Warenverzeichnis, Verzeichnis der Vertragsstaaten.** — Richard Hermes Verlag, Hamburg, Isestraße 73. — Preis gebunden 2 *M*.

Ein Buch, das man sehr häufig gern zur Hand hätte und von dem handliche Ausgaben im Buchhandel, soweit unsere Beobachtung reicht, nur wenige vorhanden sind, ist der deutsche Zolltarif mit seinen Nebengesetzen. Wir nehmen deshalb Veranlassung, auf die obige Ausgabe, die in fünfter Auflage mit allen Änderungen bis zum 1. Januar 1913 vorliegt, hinzuweisen, in der Annahme, daß ein derartiges Hilfsmittel an sehr vielen Stellen willkommen sein dürfte. Das Büchlein enthält zugleich einige Ankündigungen ähnlicher „Ratgeber", so daß, wer gelegentlich mit Fragen dieser Art zu tun hat, daraus die für ihn erforderliche Auskunft entnehmen kann. Als Bestandteil der Handbibliothek auf dem Schreibtisch erscheint diese Ausgabe besonders gut geeignet.

Taylor-Roesler: **Die Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung.** — München 1913, bei R. Oldenbourg. — Preis gebd. 3,50 *M*.

Um das Interesse an diesem Buche wachzurufen, seien einige Beispiele daraus angeführt: Eine gewöhnliche Schaufel mit Erz beladen wiegt 15 kg — eine solche

Digitized by Google

mit Erbskohle 2 kg —. Die Last, die ein Schaufler normal heben und werfen kann, beträgt $9^1/_2$ kg — mithin müssen für Erz- und Erbskohle verschiedene Schaufeln vom Werk geliefert und der Mann außerdem angehalten werden, bei dieser Arbeit genau so zu verfahren, daß er — nach der in langen Versuchen ermittelten Erfahrung — das Höchste mit der geringsten Anstrengung leisten kann. Nach Durchführung dieser Methode leisteten 140 Mann ohne Anstrengung dauernd dasselbe wie früher 400 bis 600 Mann; sie verdienten jeder 1,88 Dollar statt früher 1,15 Dollar, und die Kosten des Verladens pro Tonne stellten sich auf 0,033 Dollar statt früher 0,072 Dollar. Während hier ein einfaches Verfahren in einer immerhin nicht allzu langen Versuchsreihe ermittelt wurde, dauerte die Feststellung des „richtigen" Verfahrens, Stahl zu schneiden, 26 Jahre, und diese wäre wertlos gewesen, wenn man nicht gleichzeitig einen Rechenschieber konstruiert hätte, nach dem der Mann die beste Methode für den ihm vorliegenden Fall mühelos ablesen konnte. Nicht sofort begriffen die Arbeiter, daß die neue Methode, die in erster Linie auch ihr Interesse im Auge hatte und um deretwillen lange mit ihnen experimentiert werden mußte, für sie von hohem Nutzen war, allmählich aber wurde doch erreicht, daß die Gemeinsamkeit der Interessen erkannt und nunmehr der gewohnheitsmäßige Streit und das Mißtrauen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ausgeschaltet wurde. — Durch die gesamte Industrie geht zur Zeit noch immer ein großes Drückebergertum, künstlich wird dasselbe in den einzelnen Werkstätten und darüber hinaus von den Gewerkschaften großgezogen. Dem Anfänger macht man nachdrücklich klar, daß er es zu einer vollständigen Anspannung seiner Kräfte nicht kommen lassen dürfe, und allzu schnell wird so der beste Arbeiter auf das Niveau des Schlechtesten — zu seinem eigenen größten Schaden — herabgezogen. Das Beispiel von der Schaufel hat etwas vom Ei des Kolumbus an sich; dringend erwünscht wäre es, daß Taylors Buch in alle Hände käme, die diese Frage angeht. Die Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung scheinen geeignet, eine neue Zeit herbeizuführen.

**The evolution of modern Germany.** By Henri Lichtenberger. — Translated from the french by A. M. Ludovici. — London 1913, Constable & Company Ltd. — Preis 10,6 sh.

Es ist interessant, daß ein französisches Buch, ins Englische übersetzt, unseren Vettern jenseits des Kanals über deutsche Zustände und über die Fortschritte unserer wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung im Verlauf des letzten Jahrhunderts Auskunft gibt. Man wird bei dieser Methode sicher sein dürfen, daß weder irgendeine Vorliebe noch anderseits irgendeine Befangenheit in Parteiinteressen den Übersetzer veranlaßte, seinen Landsleuten gerade dieses Buch zugänglich zu machen, und anderseits wird man nicht unbefriedigt feststellen können, daß der Verfasser mit hoher Objektivität und mit reichem Wissen bestrebt war, seinen Landsleuten ein Bild von diesen für sie lebenswichtigen Tatbeständen zu zeichnen. In dem 430 Seiten starken Text behandelt der Verfasser zunächst unsere wirtschaftliche Entwicklung, die die Schwierigkeiten der sozialen Frage in die Erscheinung treten ließ. Ein zweites Buch ist dem politischen Fortschreiten unseres Vaterlandes von den traurigen Zeiten des hinschwindenden heiligen römischen Reiches zu der auf französischen Schlachtfeldern errungenen deutschen Einheit gewidmet. Die innere und äußere Politik des neuen Reiches wird in den weiteren Abschnitten dieses Buches besprochen und dabei unter anderem hervorgehoben, daß die auf Grund des Flottengesetzes zielbewußt ausgebaute Kriegsmarine heute zu den stärksten in Europa zählt. Das dritte Buch behandelt die kulturellen Fragen in einer Gegenüberstellung der katholischen und evangelischen Kirche und weist darauf hin, wie das Interesse an religiösen Fragen

Digitized by Google

gegenüber der materialistischen Entwicklung unseres Zeitalters einen schweren Stand hat. Endlich erörtert der Verfasser in seinem vierten Buche mit Sachkenntnis und eingehend unsere künstlerische Entwicklung, deren nicht überall unbedenkliche Richtungslinien von ihm deutlich erkannt werden. In einem Schlußwort weist der Verfasser endlich darauf hin, wie die im deutschen Wesen beruhende Betriebsamkeit und Selbstzucht, der „Instinkt für Ordnung und Unterordnung" sowie die deutsche Art, die Jugend nicht mit einer Rente, sondern mit einer guten Erziehung und Ausbildung für den Kampf ums Dasein auszurüsten, die wesentlichste Ursache der fortschreitenden Entwicklung darstellt. Das in englischer Übersetzung jetzt erscheinende Buch ist offenbar nicht erst in jüngster Zeit geschrieben und abgeschlossen. Gerade die später liegenden Vorgänge, zu denen die Reichstagswahl von 1912 zu zählen ist, würden das Urteil des Verfassers vielleicht in manchen Beziehungen zu einem anderen Ergebnis geführt haben. Das schließt nicht aus, daß der in diesem Werk uns vorgehaltene Spiegel nicht nur für uns von Bedeutung ist, sondern auch jenseits des Kanals dazu beitragen wird, „mehr Licht" über unsere Zustände und Bestrebungen zu verbreiten und den englischen Leser darüber aufzuklären, daß die englische Frage für uns nicht den Mittelpunkt des Interesses ausmacht und daß für die uns obliegenden Aufgaben eine friedliche Entwicklung eine der wesentlichsten Voraussetzungen darstellt.

Haushofer, Karl (Major): **Dai Nihon. Betrachtungen über Groß-Japans Wehrkraft, Weltstellung und Zukunft.** — Berlin, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 8,50 *M*, gebunden 10 *M*.

Das Interesse am „Fernen Osten" ist für den Augenblick angesichts der Ereignisse auf dem europäischen Kontinent etwas in den Hintergrund getreten, die Verhältnisse dort aber entwickeln sich weiter, und es ist gut, daß sie uns gelegentlich wieder in Erinnerung gebracht werden. Hierzu ist das oben genannte Buch aus der Feder eines Mannes hervorragend geeignet, den sein Kommando vom bayerischen Generalstab nach Japan auf einen ungemein geeigneten Standpunkt stellte, um vieles kennen zu lernen, was andern Kreisen auch bei lange dauerndem Aufenthalt in Japan verschlossen bleibt. Vor allem macht sich bei der Betrachtung Japans die fortschreitende „Industrialisierung" bemerkbar, die trotz aller Hemmungen jedenfalls nicht dazu beitragen wird, die Beziehungen zu den europäischen Kulturvölkern zu erleichtern. Unterdessen wurden die Lebensverhältnisse der das Land bebauenden bäuerlichen Schichten der Bevölkerung immer schwieriger, ihre bisherige Wirtschafts- und Lebensführung genügt nicht mehr, das wirtschaftliche Gleichgewicht aufrecht zu erhalten, und es liegt hier eine Frage vor, die über kurz oder lang die Staatsmänner Japans vor ungemein schwierige Entscheidungen stellen wird. Unterdessen ist aber in den Oberschichten die vornehme Gesinnung der Samurai mit dem Gefühl einer hohen Verantwortung und einer unbedingten Lehnstreue noch unberührt vorhanden. Was gerade hierüber der Verfasser in dem Kapitel „Wege west-östlicher Verständigung" zu sagen weiß, ist der höchsten Anteilnahme aller Leser würdig und sicher. Wir nehmen an, daß unser Leserkreis die Gelegenheit, sein Urteil über Japan einer Nachprüfung zu unterziehen, nicht vorübergehen lassen wird, wir möchten aber nicht unterlassen, das überaus wertvolle Buch des Majors Haushofer auch weiterhin allgemeinster Beachtung anzuempfehlen.

**Drängende Fragen. Die Orientkrise und ihre Folgen für Österreich-Ungarn und das Deutsche Reich.** Von einem österreichischen Politiker. — Verlag von L. W. Seidel & Sohn, k. u. k. Hofbuchhändler, Wien I, Graben 13. — Preis 2 Kronen oder 1,80 *M*.

Digitized by Google

Der ungenannte „Politiker" behandelt, wie ersichtlich, den gleichen Gegenstand, dem Dr. Jaeckhs im Märzheft unseren Besprechungen vorangestelltes Buch „Deutschland im Orient nach dem Balkankrieg" gewidmet ist, und er kommt im wesentlichen zu dem gleichen Ergebnis. Den Dreibund schließen wichtige wirtschaftliche Interessen zusammen; ihm muß daran gelegen sein, daß die Türkei selbständig erhalten bleibt und nicht nur unter englischer oder russischer Oberhoheit ein Scheindasein führt. Hierin liegt ein starker Antrieb für England, eine Annäherung an Deutschland zu suchen, während für letzteres die Beziehungen zu Rußland und die darin liegende Notwendigkeit, die polnische Frage zu lösen, kritischer geworden sind. Diese wiederum nötigen Österreich, das deutsche Bündnis mit allem Nachdruck festzuhalten, während Rußland Garantien dafür bieten muß, in der Balkanfrage auf die Interessen aller Beteiligten möglichst unparteiische Rücksicht zu nehmen. Zu diesem wie zu dem Jaeckhschen Buche bieten die kürzlich in der Zeitschrift „Nord und Süd" — Verlag der schlesischen Buchdruckerei Breslau III — veröffentlichten Tagebuchblätter des Sultans Abdul Hamid II. eine interessante Ergänzung. Für sich allein betrachtet könnten diese „Gedanken und Erinnerungen" wunderlich und seltsam erscheinen, wenn man aber vorher die genannten Bücher studierte, so hat der Ausspruch: „Kaiser Wilhelm hätte es ruhig wagen sollen, uns dem Dreibund einzuverleiben" ebenso wie die Betrachtungen über die bulgarische Politik und über Tripolis nichts Befremdliches an sich. Wir empfehlen das gesamte vorstehend kurz erläuterte Material noch einmal eingehender Beachtung.

**Le problème albanais. La Serbie et l'Autriche Hongrie.** Par Balcanicus. — Paris, Augustin Challamel, Éditeur. — Prix 1,50 fr.

Der ungenannte Verfasser stellt fest, daß der Schwerpunkt der albanischen Frage in der Küstenerstreckung dieses Landes ruht. Von hier aus wäre es für eine feindliche Macht leicht, Österreich vom Weltverkehr über See abzuschließen, das dann nur über Aussig elbabwärts Verbindung mit dem großen Wasser hätte. Hierdurch bestimmt sich mit zwingender Notwendigkeit Österreichs Politik in der Balkanfrage, während ihm die Interessen der albanischen Bevölkerung durchaus in zweiter Linie stehen. Das kleine Buch, das einen aufmerksamen Leser fordert, ist hiernach zur Erkenntnis der in der Balkanfrage in Wahrheit treibenden Kräfte wohl geeignet und sei denen, die diese Frage nach allen in Betracht kommenden Beziehungen studieren und erkennen wollen, zur Beachtung empfohlen.

**Le problème méditerranéen.** Par Charles Vellay, Rédacteur à la Dépêche. — Paris-Nancy 1913, Berges-Levrault, Editeurs. — Prix 1,25 Frs.

Im Januarheft — Seite 114 — besprachen wir die Studie des Freiherrn v. Mackay über das oben bezeichnete Thema, und es ist uns von hohem Interesse, nunmehr eine französische Stimme über den gleichen Gegenstand kennen zu lernen. Der Verfasser behandelt in knappen Kapiteln die getrennten Gesichtspunkte, die für England, Deutschland, Italien, Österreich-Ungarn und schließlich für Rußland und Frankreich in dieser Frage in Betracht kommen. In seiner Einführung wie in seinen weiteren Erörterungen vertritt er den Standpunkt, daß ebensoviele Gründe die Mächte der Tripleentente hier trennen, wie sie dieselben zu den Mächten des Dreibundes in nähere Beziehungen bringen können, und schließlich gelangt er zu dem Ergebnis, daß im Mittelmeerproblem wie in der gesamten europäischen Politik die Anstrengungen der Mächte sich gegenseitig neutralisieren, indem sie einander bekämpfen, wobei er ebenso wie Mackay und neuerdings Jaeckh richtig hervorhebt, daß die bestehenden Gegensätze in Wahrheit nicht auf politischen, sondern vielmehr auf wirtschaftlichen Gründen beruhen. Indem der französische Verfasser somit im wesent-



Digitized by Google

lichen zu dem gleichen Ergebnis gelangt wie die deutschen Beurteiler des Gegenstandes, dürfen wir — unbeschadet der abweichenden Auffassungen im einzelnen — annehmen, daß sie das Richtige getroffen haben, und im besonderen, daß die militärischen Rüstungen, indem sie der von den einzelnen Mächten vertretenen Machtpolitik den nötigen Nachdruck verleihen, in Wahrheit dazu dienen, den Frieden zu verbürgen und militärische Abenteuer hintan zu halten.

**An der serbischen Front.** Erlebnisse eines Arztes auf dem serbisch-türkischen Kriegsschauplatz 1912. Von Dr. Adolf Vischer. — Verlag Kober, C. F. Spittlers Nachfolger in St. Ludwig i. Elsaß. — Preis 3,50 *M*.

Der Verfasser war sofort nach Beginn des Balkankrieges in den Dienst des serbischen Roten Kreuzes getreten und hatte Gelegenheit, die Vorgänge auf dem westlichen Kriegsschauplatz in nächster Nähe zu beobachten, da es ihm und seinen beiden Schweizer Kollegen gestattet wurde, an der Front zu arbeiten und hierbei der Schlacht bei Monastir als Augenzeuge beizuwohnen. Das Buch ist reichlich mit guten Bildern versehen und wird für alle Leser, welche sich über die militärischen Ereignisse des serbisch-türkischen Feldzuges in seinen Anfängen unterrichten wollen, als brauchbare Belehrung dienen können. Frk.

**Erdmagnetismus, Erdstrom und Polarlicht.** Von Dr. A. Nippoldt. 2. Auflage. — Sammlung Göschen Nr. 175.

In diesem Göschen-Bändchen, das bereits in zweiter Auflage vorliegt, wird von berufener Seite ein wichtiges Gebiet der Physik in so anschaulicher und umfassender Weise behandelt, als es im Rahmen der Sammlung und im Hinblick auf den Charakter des Stoffes nur möglich ist. Der Verfasser behandelt auf Grund der Theorie von Gauß und an Hand des bis heute gesammelten Beobachtungsmaterials zunächst die Elemente, dann das beharrliche Feld und darauf die Variationen des Erdmagnetismus. Dem schließen sich zwei Abschnitte über den Erdstrom und über das Polarlicht an mit Rücksicht auf die Beziehungen dieser Erscheinungen zum Erdmagnetismus. Das Bändchen erweitert den Kreis der naturwissenschaftlichen Werke der Göschen-Sammlung in vorteilhafter Weise. Kt.

**Mathematische Instrumente.** Von Prof. Dr. A. Galle. Mit 86 Abbildungen. — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin 1912. — Preis 4,40 *M*, gebunden 4,80 *M*.

Das genannte Werk bietet eine zusammenhängende Übersicht über fast alle für technische Zwecke in Betracht kommenden mathematischen Instrumente. Den Anfang bilden Rechenschieber und Rechenmaschinen. Dann folgt ein Abschnitt über die Meßrolle als Grundlage für die sich anschließende Erörterung der stetigen Rechenapparate zur Lösung algebraischer und transzendenter Aufgaben und zum Differenzieren. Ferner Beschreibungen der Kurven- und Flächenmesser, der Apparate zur harmonischen Analyse und zuletzt ein Abschnitt über Integraphen. Die Darstellung ist knapp und vermeidet alles Nebensächliche. Das Werk eignet sich zur Orientierung über die den einzelnen Apparaten zugrunde liegenden Prinzipien und als Nachschlagewerk, erfordert aber zum leichten und völligen Verständnis eine gewisse Reife der mathematischen Kenntnisse. Kt.

Von der Verlagsanstalt von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin liegt uns ein Exemplar des neuen, Mathematik, Naturwissenschaften, Technik und Grenzwissenschaften umfassenden **Verlagskataloges** vor, der in mehreren, alphabetisch und nach Fachgebieten und Stichworten geordneten Verzeichnissen einen Überblick über die seit dem Jahre 1908 erschienenen oder in Vorbereitung befindlichen Veröffentlichungen

Digitized by Google

des Verlages gibt. Der überaus reichhaltige Katalog ist dem V. Internationalen Mathematiker-Kongreß in Cambridge 1912 gewidmet und mit dem Bilde Leonhard Eulers sowie mehreren Bildnistafeln der Verfasser hervorragender Sammelwerke ausgestattet. Kt.

**Technique et pratique des grandes pêches maritimes.** Par G. Massenet, Inspecteur général d'hydrographie. — Paris, Augustin Challamel, Editeur 1913.

Im Jahrgang 1897 brachte die „Marine-Rundschau" zwei längere Aufsätze über die französische Hochseefischerei, seitdem ist der Gegenstand, soviel wir feststellen konnten, in den Kreis ihrer Betrachtungen nicht wieder einbezogen worden, das obige Buch bietet daher erwünschte Gelegenheit, die Kenntnisse in dieser Richtung zu ergänzen und aufzufrischen. In dem Buch behandelt der Verfasser streng sachlich die einzelnen Bestandteile dieser Frage, also den Fisch, die Art seines Vorkommens, den Fang und die Konservierung, ferner die in Gebrauch befindlichen Fahrzeuge und ihre Takelage, die Bemannung, die Netze und die sonstigen Hilfsmittel. Näher erörtert wird die Islandfischerei, die noch immer nach der alten Methode arbeitet, die Fischerei an der Küste von England und Irland, auf der Doggerbank, den Shetlands-Inseln und den Faröer, endlich die Besonderheiten des Fanges auf den Neufundlandsbänken und an der afrikanischen Westküste. Auffällig war uns, daß der Verfasser die Sardinenfischerei und die eigenartige Methode der Ausbeutung des Reichtums an Tunfischen nicht in den Kreis seiner Betrachtungen einbezog, während Krebse, Hummern und sonstige Krustazeen behandelt werden. Das Buch, dem eine große Anzahl erläuternder Abbildungen beigefügt ist, wendet sich nur an den Fachmann, es hat aber ein darüber hinausgehendes allgemeines Interesse, indem es einen für die französische Volkswirtschaft hoch bedeutsamen Gegenstand in allen Einzelheiten zur Darstellung bringt. Hervorgehoben sei eine Bemerkung aus der Vorrede, die die Landsleute des Verfassers darauf hinweist, daß sie auch auf diesem Gebiete von anderen seefahrenden Völkern technisch überflügelt seien, indem beispielsweise in Geestemünde Einrichtungen beständen, um die drahtlose Telegraphie dem Betriebe der Hochseefischerei dienstbar zu machen.

**Zur Physiologie und Hygiene der Luftfahrt.** Von Dr. med. N. Zuntz. Heft 3 der Sammlung „Luftfahrt und Wissenschaft". — Berlin 1912, Verlag von J. Springer. — Preis 2 *M*.

Der gegenwärtige Entwicklungsprozeß der Luftfahrt schließt eine vermehrte Tätigkeit auf allen angrenzenden Gebieten in sich ein. Dies erkennt man auch aus dem vorliegenden Werk, das sich mit physiologischen Fragen der Luftfahrt beschäftigt. An erster Stelle muß naturgemäß der Arbeitsaufwand beim Fliegen Berücksichtigung finden; er ist aber nur kurz behandelt, da auf absehbare Zeiten für den Menschen nicht der „Muskelflug", sondern nur der Maschinenflug in Frage kommen kann. Wichtiger für die praktische Luftfahrt und besonders für das Fliegen sind Untersuchungen der Sinnesorgane in ihrer Beziehung zur Luftfahrt. In dieser Erkenntnis werden vom Verfasser nacheinander der Haut- und Muskelsinn, der Gesichtssinn und besonders eingehend die Empfindung von Lagenänderungen und Bewegungen mittels des Statolithenapparates und der halbzirkelförmigen Kanäle behandelt. Die zweite Hälfte des Werkes betrifft Untersuchungen über die Rolle, die die Gase im menschlichen Organismus und speziell unter den in der Luftfahrt herrschenden Bedingungen spielen. Auch auf diesen Teil, der eine klare Darstellung jenes interessanten und bedeutungsvollen Problems bringt, kann hier nur hingewiesen werden. Jedem, der den physiologischen Fragen der Luftfahrt Interesse entgegenbringt, sei das sich der Sammlung „Luftfahrt und Wissenschaft" würdig einfügende Werk empfohlen. Kt.



Digitized by Google

**Les Hydro-Aéroplanes.** Par Pierre Rivière. Préface de Alphonse Tellier. — Librairie Aéronautique, 40, Rue de Saine, Paris.

Obwohl dieses Werk neue Tatsachen nicht bringt, ist es als zusammenfassende Darstellung der technischen Entwicklung des Wasserflugzeuges sowie wegen der nüchternen Abschätzung des jetzigen Entwicklungsstadiums und der zukünftigen Bedeutung dieser Flugzeuggattung beachtenswert. Es zeigt, daß die bei uns herrschenden Ansichten über das Wasserflugzeug der Gegenwart mit den in französischen Fachkreisen verbreiteten Anschauungen durchaus übereinstimmen und daß, so erfreulich die bisherige Entwicklung der Wasserflugzeuge auch sein mag, bis zur Ausführung eines für die offene See brauchbaren Flugzeuges noch manches Hindernis überwunden werden muß.

Der I. Teil des Werkes enthält die Geschichte der Wasserflugzeugvorführungen in Monaco, St. Malo und Tamise sowie eine Erläuterung der gegenwärtigen Aussichten des Wasserflugzeuges in den Kolonien und besonders im Hochseeverkehr. Die scharfe Unterscheidung zwischen Binnensee- und Hochseeflugzeugen und die klar ausgesprochene Erkenntnis, daß für die Entwicklung der letzteren weder die geschickte Gruppierung noch die Form der Schwimmer, sondern voraussichtlich die Abmessungen des ganzen Flugzeuges entscheidend sein werden, können bei uns auf Zustimmung rechnen. Im II. Teil des Werkes stellt der Verfasser die an die Schwimmer zu stellenden Anforderungen auf und behandelt die Hauptsysteme der allmählich zahllos gewordenen Schwimmeranordnungen eingehend. Den III. Teil nehmen Einzelbeschreibungen der bekanntesten Apparate ein unter Beifügung vieler Umrißskizzen und mit Angabe der Hauptmaße und sonstiger Einzelheiten.

Im gleichen Verlage erscheint eine »Revue générale de l'Aéronautique Militaire«, auf die hinzuweisen wir hiermit Veranlassung nehmen. Kt.

**Handbuch für das Schutzgebiet Kiautschou.** Herausgegeben von F. W. Mohr, Referendar und Dolmetschergehilfe beim Gouvernement Kiautschou. — Tsingtau 1911, gedruckt in der Deutsch-Chinesischen Druckerei und Verlagsanstalt.

Das Handbuch für Kiautschou, das uns leider erst jetzt zugänglich wird, besteht bei 485 Seiten Umfang aus zwei Teilen. Der erste bietet, nach Materien geordnet, die leider wie in den anderen Schutzgebieten auch hier allzu umfangreiche Fülle von Verordnungen und Sonderbestimmungen, die für die Regelung der öffentlichen Ordnung, des Handels und Verkehrs und der sonstigen Beziehungen erlassen sind. Außerdem ist in dem Buche eine ziemlich umfangreiche und eingehende Statistik enthalten, die auch bei genauer Prüfung überall auf ein, wenn nicht glänzendes, so doch sicheres und hoffnungsreiches Fortschreiten hinweist. Die Zahl der Chinesen belief sich schon im Mai 1910 auf mehr als 160000 Köpfe. Die wirklichen Einnahmen des Schutzgebietes sind für 1910/11 bereits auf rund 4,8 Mill. ℳ gestiegen, während der Zuschuß für 1911/12 auf 7,7 Mill. ℳ zurückgegangen ist. Die Schantung-Bahn beförderte im letzten Jahre allein an Kohlen und Koks rund 430000 t; die Zahl der beförderten Personen, die gelegentlich schon höher war, belief sich auf 654128, während die Ziffer der einlaufenden Schiffs-Registertonnen die Höhe von 821563 erreichte neben einer Dschunken- und Sampanziffer von rund 2,2 Mill. Pikuls Ladung in rund 200000 t Raumgehalt. Der Gesamtwert des Schiffshandels wird für 1910 auf rund 120750000 ℳ beziffert. Wir dürfen hoffen, daß dem fleißigen Handbuche weitere Auflagen beschieden sein werden, und nehmen dabei an, daß die statistischen Ziffern auch weiterhin in ansteigender Kurve sich bewegen werden.

Der amtliche Bericht über **„Die deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee für 1911/12"** — vgl. „Marine-Rundschau" 1912, S. 706 — erscheint

Digitized by Google

auch in diesem Jahre in Buchform im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. Der Bericht bietet im allgemeinen ein befriedigendes Bild und keine Besonderheiten. Er ist offenbar in allen Beziehungen mit großer Vorsicht abgefaßt und vermeidet es, die vorhandene günstige Entwicklung in zu hellem Lichte erscheinen zu lassen. Bemerkenswert ist der Hinweis auf die Schwierigkeiten der Arbeiterfrage, die in den Südsee-Kolonien eine vermehrte Heranziehung von Chinesen zur Folge hatten, während insbesondere in Südwestafrika die Eingeborenenverhältnisse eine befriedigende Lösung dieser Frage erschweren. Während in den tropischen Gebieten von Afrika den großen Anforderungen des Arbeitsmarktes in der Hauptsache entsprochen werden konnte, mehren sich in Deutsch-Ostafrika die Klagen der Pflanzer über die unzureichende Versorgung mit Arbeitskräften. Im Verkehr mit Südwestafrika bedingte der Ausfall in der Diamantenausbeute einen allgemeinen Rückgang der in Betracht kommenden Zahlen, während in den andern Gebieten die teilweise rückläufigen Zahlen sich aus der Entwicklung der Verhältnisse, insbesondere der Fortschritte des Eisenbahnbaues und der Erschließung der eigenen Kräfte des betreffenden Gebietes, erklären — z. B. Brauereigewerbe in Südwestafrika —. Während der Text der Berichte rund 180 Seiten umfaßt, sind dem statistischen Teil 370 Seiten umfangreicher Tabellen gewidmet, in denen die Verkehrsinteressenten der Schutzgebiete alle für sie notwendigen Angaben und Unterlagen finden dürften. Bei einem allgemeinen Überblick fällt vor allem die durchweg günstige Gestaltung der „wichtigsten eigenen Einnahmen des Schutzgebietes Ostafrika in den Jahren 1906 bis 1911" ins Auge, denen ein dauernder Rückgang des Reichszuschusses gegenübersteht.

Vom **Hamburgischen Kolonialinstitut** ging uns gewohnterweise der **Jahresbericht für 1911/12** und das Verzeichnis der Vorlesungen für das Sommerhalbjahr 1913 zu. Der Jahresbericht wird durch einen „Rückblick" von Professor Rathgen und einen Vortrag über die „Grundzüge chinesischer Kolonialpolitik" von Professor O. Franke eingeleitet, der in der gegenwärtigen Entwicklung besonderes Interesse beansprucht. Der Bericht selbst zeugt von einer sehr erfreulichen Entwicklung auf allen Gebieten, die getragen ist von dem Bewußtsein, daß die Heranbildung von Männern für die dem überseeischen Deutschland erwachsenden Aufgaben eine ernste nationale Pflicht darstellt. Bericht und Vorlesungsverzeichnis sind in der Senatsbuchdruckerei von Lütcke & Wulff in Hamburg gedruckt.

**Kapitän Mikkelsen.** Ein arktischer Robinson. — Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig. — Preis gebunden 10 *M*.

Der Danmark-Expedition unter Leitung von L. Mylius-Erichsen war es im Jahre 1907 geglückt, den noch unbekannten Teil der Nordostküste Grönlands zu erforschen und Karten aufzunehmen, leider aber unterlag Mylius-Erichsen mit seinen beiden Begleitern den Strapazen auf der Rückreise, wodurch seine wertvollen Tage- und Beobachtungsbücher verloren gingen. Kapitän Mikkelsen unternahm es, nach den Umgekommenen zu forschen und zu versuchen, die Stelle zu finden, wo sie ihre Tagebücher zurückgelassen hatten. Mit der Yacht „Alabama" verließ er 1909 Kopenhagen und beschreibt nun in dem vorliegenden Werk den Verlauf der Expedition, die leider ihren Zweck nur zum Teil erreichte, da wohl einige Aufzeichnungen von Mylius Erichsen, nicht aber seine Tagebücher gefunden wurden. Der Verfasser ist ein sehr guter Erzähler, der in ungekünstelter Weise seine Erlebnisse schildert. Die Schlittenfahrt zum Danmarksfjord und zurück mit dem einzigen Begleiter, Maschinist Iversen, ist reich an Gefahren und Entbehrungen. Nachdem aller Proviant verzehrt ist und selbst die abgemagerten letzten Hunde herhalten mußten, erreichen die Beiden

Digitized by Google

den Überwinterungsplatz der „Alabama“ an der Shannon-Insel, wo sie zu ihrem Schrecken sehen, daß die Yacht vom Eise zerdrückt ist und die fünf zurückgebliebenen Expeditionsteilnehmer verschwunden sind. Der vorhandene Proviant ermöglicht es zwar, auf das Eintreffen eines Schiffes ruhig zu warten, doch der nächste Sommer vergeht, ohne daß ihre Hoffnung in Erfüllung geht. Erst nach einem zweiten auf der Felseninsel Baß Rock verlebten traurigen Winter läuft ein norwegischer Dampfer an, der die Verlassenen nach der Heimat führt. Das mit sehr guten bunten und einfarbigen Abbildungen sowie zwei Karten versehene Buch wird jeden Leser befriedigen und kann für Marinebüchereien warm empfohlen werden. Frk.

**Militärisch-geographische Karte zur Übersicht der gegenwärtigen politischen Lage in Europa und den Mittelmeer-Ländern.** Maßstab 1 : 4000000. Berlin 1911 bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen).

Die vorbenannte Karte umfaßt bei einer Bildgröße von etwa 1 : 1,20 m im Norden die südlichen Teile von Skandinavien, im Süden Marokko, die Cyrenaika und den Suez-Kanal. Im Osten treten Syrien, Kleinasien und die Krim in die Bildfläche ein, während der größte Teil Rußlands durch Textangaben verdeckt ist. Diese umfassen Mitteilungen über die Heeres- und Flottenstärken der sämtlichen in der Karte verzeichneten Länder. Dieselbe weist ferner als Signaturen die hauptsächlichsten Kriegs- und Handelshäfen, die Funkenstationen, die Kabel und außerdem die in den verschiedenen Meeren stationierten Flottenstärken nach. Eine lebhafte farbige Anlegung erleichtert die Übersicht, die auch noch durch eine Entfernungstabelle in der linken unteren Ecke des Kartenblattes unterstützt wird.

Velhagen & Klasings **Volksbücher** — Preis jedes Bandes 60 Pf. — erfahren die nachstehend verzeichnete Vervollständigung.

Nr. 76. **Leonardo da Vinci.** Von Dr. Ernst Kühnel. Mit 28 Abbildungen, darunter vier in farbiger Wiedergabe (einschließlich des Umschlagbildes, die Mona Lisa darstellend).

Nr. 77. **Friedrich Hebbel.** Von Karl Strecker. Mit 32 Abbildungen und einem farbigen Umschlagbild.

Nr. 78. **Die Riviera: Nizza und Monte Carlo.** Von Victor Ottmann. Mit 37 Abbildungen, darunter neun in farbiger Wiedergabe einschließlich des Umschlagbildes und mit einer Übersichtskarte.

Nr. 79. **Johannes Brahms.** Von Dr. Ludwig Misch. Mit 33 Abbildungen und einem farbigen Umschlagbild.

Nr. 80. **Goethes Frauengestalten.** Von Hans Philipp. Mit 36 Abbildungen und einem farbigen Umschlagbild (Werthers Lotte).

Von Heft zu Heft wird diese Sammlung schöner und wertvoller, und mit Freuden konnten wir feststellen, daß sie auch in immer weiteren Kreisen Anklang findet. Daß der billige Preis wohl nur durch die größeren „Monographien“ des Verlages und die hierdurch gebotenen Hilfsmittel möglich ist, tut der Vortrefflichkeit des Gedankens, diese „Volksbücher“ herauszugeben, keinen Eintrag. Erneut weisen wir die Verwalter unserer Mannschafts- und Arbeiterbibliotheken auf die Sammlung hin; von den älteren Leuten, denen an ihrer Fortbildung gelegen ist, werden sie sicher gern gelesen werden.

Die Sammlung „Natur und Geisteswelt“ überreicht uns die nachstehend benannten Neuauflagen:

E. Hubrich: **Deutsches Verfassungsrecht in geschichtlicher Entwicklung.** Zweite Auflage.

Digitized by Google

R. Charmatz: **Österreichs innere Geschichte von 1848 bis 1907.** Zweite Auflage. Band II.

R. Vater: **Die Dampfmaschine.** Dritte Auflage.

Der letztere Band stellt in gewissem Sinne eine Neubearbeitung dar, sofern die Fragen der Kondensatoren, Schwungräder und Regulatoren daraus fortgelassen sind, um demnächst in einem zweiten Bande besonders behandelt zu werden. Der vorliegende Band schildert demgemäß die bauliche Ausbildung der Maschine selbst in Berücksichtigung der allgemeinen Theorie der Kraftmaschinen und der wichtigsten Sätze und der mechanischen Wärmetheorie. Die Darstellung ist dem Verständnis eines Realgymnasiasten angepaßt.

**Wissenschaftliche Volksbücher.** Herausgegeben von Fritz Gansberg. — Verlegt bei Alfred Janßen in Berlin und Hamburg. — Preis jedes Bandes 1,50 *M*.

Die größeren Werke der Forschungsliteratur, Biographien, Naturschilderungen usw. kommen infolge ihres nicht unbeträchtlichen Preises für weniger Bemittelte zur Anschaffung kaum in Frage und können deshalb nicht Gemeingut des Volkes werden. Diesem Übelstande sollen die wissenschaftlichen Volksbücher, welche in abgerundeter, zu einem Ganzen zusammengefaßter Form und im Originaltext die schönsten Abschnitte solch großer Werke wiedergeben, abhelfen. Es liegen uns von den bereits erschienenen rund 20 Bändchen vor:

Band 1: „Durch Asiens Wüsten". Von Sven Hedin.
" 2: „Die Anfänge der Luftschiffahrt". Aus Berichten der Zeitgenossen ausgewählt von A. Gerlach.
" 13: „Aus den Tiefen des Weltmeeres". Von Carl Chun. Schilderungen von der deutschen Tiefsee-Expedition.
" 16: „Japan". Erinnerungen eines deutschen Diplomaten. Von M. v. Brandt.
" 18: „Seeunfälle aus neuerer Zeit". Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter.

Nach Durchsicht dieser mit einer Anzahl Bilder geschmückten und geschmackvoll gebundenen Bändchen können wir sie für Mannschaftsbüchereien sehr empfehlen.

Frk.

Bölsche, Wilhelm: **Festländer und Meere im Wechsel der Zeiten.** Mit zahlreichen Abbildungen nach Originalaufnahmen und Zeichnungen, 6 Karten und einem farbigen Umschlagbild. — Stuttgart, Kosmos, Gesellschaft der Naturfreunde (Franckhsche Verlagshandlung). — Geheftet 1 *M*, gebunden 1,80 *M*.

In dem neuen Kosmosbändchen finden unsere Leser eine interessante Abhandlung über Werden und Vergehen auf unserer Erde. Der wechselnde Kampf der geologischen Kräfte bei Gestaltung der Erdoberfläche, die Entstehung und Zerstückelung des gewaltigen Festlandes Atlantis im Norden, wie des Gondwanalandes im Süden, die fortwährenden Veränderungen in Form und Ausdehnung des Ozeans bis zum heutigen geographischen Kartenbild der Erde werden vom Verfasser in einer auch für den Nichtgeologen verständlichen Weise anschaulich geschildert. Das Bestreben der Gesellschaft „Kosmos", die Kenntnis der Naturwissenschaften in den weitesten Kreisen unseres Volkes zu verbreiten, erfährt durch dieses Bändchen eine wesentliche Förderung.

Frk.

Die bei E. S. Mittler & Sohn erscheinende **Sammlung volkstümlicher Vorträge des Instituts für Meereskunde** vollendet ihren sechsten Jahrgang mit der Abhandlung von Hans Spethmann: „Meer und Küste von Rügen bis Alsen" und von Dr. Heinz Michaelsen: „Die festländischen Nordsee-Welthäfen". Inzwischen

Digitized by Google

ist der siebente Jahrgang bereits begonnen mit dem Vortrage von P. Koch: „Die deutsche Eisenindustrie und die Kriegsmarine". Das Gebiet der nunmehr 73 Hefte umfassenden Vorträge erstreckt sich auf die Meeresräume und Küsten, die Tier- und Pflanzenwelt des Meeres, auf Geschichte und Entdeckungen, auf die Kriegsmarine, auf Volks- und Seewirtschaft und endlich auf die Technik des Seewesens, Seewesen und Schiffahrt. Die 30 bis 40 Seiten starken, zumeist mit sehr guten Abbildungen ausgestatteten Hefte würden jahrgangsweise gebunden einen sehr wertvollen Bestandteil der Mannschafts- wie der Arbeiterbüchereien bilden und geeignet sein, den Gesichtskreis der Leser zu erweitern. Wir halten uns verpflichtet, erneut auf dieses wirklich dankenswerte literarische Unternehmen hinzuweisen.

**Post-Kalender.** Postverkehrshandbuch für Jedermann, 1913. Bearbeitet von Oberpostassistent Traumann. — Verlag von Hermann Helmke, Hildesheim. — Preis 1 *M*.

Das Verkehrshandbuch gibt Auskunft über die Postbestimmungen aller Länder der Erde, soweit deren Kenntnis für das am Postverkehr interessierte Publikum von Wichtigkeit ist, also über die Porto-, Versand- und Verpackungsvorschriften für alle in Betracht kommenden Sendungen und für die von diesen zu benutzenden Wege. Von besonderer Wichtigkeit sind hierbei die Umrechnungstabellen für Geldsendungen nach den verschiedenen Auslandsplätzen, sowie die nach Zonen gegliederten Paket- und Wertsendungsgebühren. Dieses Handbuch erscheint als vortreffliches Hilfsmittel für Geschäftszimmer aller Art.

## Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

| | |
|---|---|
| * Arent, A.: Argentinien ein Land der Zukunft. 3. Auflage. München 1913. M. Steinebach. | 6,00 *M*. |
| * Brodmeyer, K. J. H.: Schiffskochbuch. Hamburg 1913. Eckardt & Meßtorff. | 3,00 *M*. |
| Drujon, J.: Étude sur les docks de Marseille. Paris 1913. L. Larose & L. Tenin. | 3,20 *M*. |
| Fisch, Dr. R.: Tropische Krankheiten. 4. Auflage. Basel 1913. Baseler Missionsbuchhandlung. | 6,40 *M*. |
| Fraser, J. F.: Panama and what it means. London 1913. Cassel & Cop. | 6 sh. |
| Gerhard, K.: Patriotismus und Erziehung. Leipzig 1913. O. Wigand. | 2,00 *M*. |
| * Hardegen, Dr. F.: Die Gründung des Norddeutschen Lloyd. Bremen 1913. G. Winter. | 1,00 *M*. |
| Hinselmann, E. J. N. B.: Mond und Wetter im Jahre 1913. Hannover 1913. M. u. H. Schaper. | 1,00 *M*. |

Digitized by Google

Leroy-Beaulieu, P.: La question de la population. Paris 1913. F. Alcan. 2,80 *M.*

* Marguet: Cours de navigation et de compas. École navale. Paris 1913. A. Challamel. 8,00 *M.*

* Militär-Handbuch des Königreichs Bayern 1913. München 1913. Drucksachenverlag des Kriegsministeriums. 5,00 *M.*

* Meyer, M. W.: Eine Amerikafahrt 1492 und 1892. 3. Auflage. Berlin 1913. H. Paetel. 1,50 *M.*

* Neeser, R. W.: A landman's log. New Haven 1913. Yale University Press. 2 $.

* Peters, Dr. C.: England und die Engländer. 2. Auflage. Hamburg 1913. A. Rüsch. 4,00 *M.*

Proposch, W.: Charakterzüge aus dem Leben Kaiser Wilhelms II. Berlin 1913. R. Kühn. 1,50 *M.*

* Saint Pierre. Souvenirs de la bataille de Tsoushima. St. Pétersbourg 1913. Mellier & Co. 1,75 *M.*

* Schaerowitz, E.: Drei Jahre deutschen Flugsports! Berlin 1913. R. C. Schmidt & Co. 1,60 *M.*

* Schauseil, M.: Die See-Unfallversicherung. Hamburg 1913. Eckardt & Meßtorff. 12,50 *M.*

* Schjerning, Dr., Thöle, Dr. u. Voß, Dr.: Die Schußverletzungen. 2. Auflage. Hamburg 1913. L. Gräfe & Sillem. 50,00 *M.*

* Schülke, O.: Schiffs- und Havereipapiere. 4. Auflage. Hamburg 1913. Eckardt & Meßtorff. 2,75 *M.*

* Seeunfälle aus neuerer Zeit. Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter. Hamburg und Berlin 1913. A. Janßen. 1,50 *M.*

# Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

## Marine- und militärische Fragen, Politik.

| | |
|---|---|
| Le personnel de la flotte. | V. M., Nr. 5, 10. 3. 13. |
| Des liens qui unissent la marine marchande à la marine de guerre. | Ebenda. |
| I proiettori a bordo delle navi da guerra. | Ri. M., 1913, Nr. 2. |
| Destroyer development. | E., 14. 3. 13. |
| Une réponse à la concentration des escadres françaises en Mediterranée. | Y., 15. 3. 13. |
| Weapons and tactics. | A. N. G., 15. 3. 13. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Französische Gedanken über die Vorbereitung auf den Krieg. | A. M., März 1913. |
| Das Heer der Vereinigten Staaten von Nordamerika 1912. | M. W., 1913, Nr. 36, 39. |
| Être ou ne pas être. | M. F., Februar 1913. |
| La question du personnel dans notre marine de guerre. | L. M., März 1913. |
| The growth of a great navy. | S. A., 15. 3. 13. |
| Policy and sea power. | N. M. R., 19. 3. 13. |
| Our naval standard. | Ebenda, 26. 3. 13. |
| Tsuschima. | M. W., Beiheft 3/4, 1913. |
| Italian navy problems. | E., 28. 3. 13. |
| Nos croiseurs. | Y., 29. 3. 13. |
| Mr. Churchills statement. | A. N. G., 29. 3., 5. 4. 13; M. d. F., Nr. 14, 1913; N. M. R., 2. 4. 13. |
| Dans la Méditerranée. | V. M., 25. 3. 13. |
| Gibt es für den Wettstreit der Flottenrüstungen eine Grenze? | Deutsche Revue, April 1913. |
| The Canadian dilemma. | N. M. R., 2. 4. 13. |
| Der Ausbau der amerikanischen Kriegsflotte. | I. R. A. F., April 1913. |
| The navy and aerial defense. | U. S. M., April 1913. |
| Physical training in the army and navy. | Ebenda. |
| Le recrutement des équipages. | Y., 5. 4. 13. |
| The navy debate in parliament. | Eg., 4. 4. 13. |
| The indiscriminate purchase of warships by probable belligerents. | E., 4. 4. 13. |
| Reorganization of the navy personnel. | S. A., 29. 3. 13; A. N. J., 5. 4. 13. |
| Progress of navies. Points of interest in the return of fleets. | N. M. R., 9. 4. 13. |
| Englands Wehrorganisation am Scheidewege. | M. W., 1913, Nr. 47. |

### Bildungswesen.

| | |
|---|---|
| L'École navale. Doit-elle être à terre ou à la mer? | M. d. F., 1913, Nr. 11. |

### Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| Die Verpflegung unserer Soldaten. Ein Vergleich mit Deutschland. | D. A., Nr. 8, 20. 2. 13. |
| Il bilancio della marina 1913/14. | Ri. M., Suppl., 1913, Nr. 2. |
| The navy estimates. | N. L. J., April 1913; M. d. F., 1913, Nr. 12; N. M. R., 26. 3., 2. 4. 13; E., 21. 3. 13; Eg., 21. 3. 13. |
| Estimates and policy. A review of the new naval programme. | N. M. R., 19. 3. 13. |
| Naval appropriation bill. | A. a. N. R., 8. 3. 13. |
| Die Marine-Etats der größeren Seemächte 1913. | Mitteilungen des Deutschen Flottenvereins, Nr. 8, 7. 4. 13. |
| Über den Intendanzdienst auf der Balkanhalbinsel. | Monatsschrift für Militär- u. Marine-Intendantursekretäre, Nr. 4, 1913. |

### Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

| | |
|---|---|
| Geschwindigkeit von Dreadnoughts. | Sf., Nr. 6, 15. 3. 13. |
| Die wasserdichte Unterteilung von Schiffen. | H., Nr. 11, 15. 3. 13. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Le casse di rollio. | Ri. M., 1913, Nr. 2. |
| Recent developments in battleship type. | Page's Weekly (London), Nr. 446, 28. 3. 13; Eg., 14. 3. 13; E., 14. 3. 13. |
| Mechanical gearing for propulsion of ships. | Eg., 14. 3. 13. |
| Frahm anti-rolling tanks. | E., 14. 3. 13. |
| 200-H.P. marine Diesel engine. | Ebenda. |
| Obsolete battleships. | A. N. J., 8. 3. 13. |
| Le cuirassé brésilien »Rio de Janeiro«. | Le Génie Civil, Nr. 20, 15. 3. 13. |
| Kraftübertragung zwischen Schiffspropeller und Verbrennungsmotor durch Zahnräder. | Der Ölmotor, März 1913. |
| Ölmotoren großer Leistung und deren Anwendung auf Kriegschiffen. | Ebenda. |
| Flüssige Feuerung für Schiffe. | D. S., Nr. 6, 15. 3. 13. |
| Der Föttinger Transformator. | Danglers Journal, Nr. 12, 13, 22., 29. 3. 13. |
| Die Wirkungsweise und Berechnung von Schiffsschrauben. | Die Turbine, Nr. 12, 13, 20. 3., 5. 4. 13. |
| The Diesel oil tank ship »Hagen«. | Le Génie Civil, 12. 4. 13; Zeitschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 14, 5. 4. 13; Motorschiff u. Motorboot, Nr. 8, 7. 4. 13; E., 21. 3. 13; S., Nr. 12, 26. 3. 13. |
| The Spanish trans-atlantic liner »Reina Victoria-Eugenia«. | Eg., 21. 3. 13. |
| The calculation of stability of ships in non-intact conditions. | Ebenda. |
| Le cloisonnement de »Jean Bart«. | Y., 22. 3. 13. |
| Les nouveaux cuirassés à tourelles quadruples. | L. M., März 1913. |
| Das englische Motorschiff „Juno". | Motorschiff und Motorboot, Nr. 7, 24. 3. 13. |
| Fahrt der Schiffe auf beschränktem Wasser. | S., Nr. 12, 13, 26. 3., 9. 4. 13. |
| Über eine internationale Sprache im Schiffbau. | Ebenda. |
| Beitrag zur Geschichte der Entwicklung der Feuerung mit flüssigen Brennstoffen auf Schiffen. | Ebenda, Nr. 12, 26. 3. 13. |
| Wasser und Wellen. | U., April 1913. |
| The new French Dreadnought »Normandie«. | N. M. R., 26. 3. 13. |
| The Chinese training cruiser »Chao Ho«. | Eg., 28. 3. 13. |
| On large deck-houses. | Ebenda u. E., 28. 3. 13. |
| Engine room arrangement of the »Emanuel Nobel«. | E., 28. 3. 13. |
| The reconstruction of the »Olympic«. | Ebenda. |
| The design and construction of oil steamers. | Ebenda. |
| The world's naval and merchant shipbuilding 1912. | S. A., Suppl., 22. 3. 13. |
| Compressed air as a protection for battleships. | S. A., 22. 3. 13. |
| Le lancement du paquebot »Gallia«. | Y., 5. 4. 13. |
| Quadruple-screw turbine Allan liner »Alsatian«. | Eg., 4. 4. 13. |
| The geared turbine. | Ebenda. |
| Der Kriegschiffbau im Jahre 1912 und die Entwicklung der Kriegschiffs-Maschinenanlagen. | Die Turbine, Nr. 13, 5. 4. 13. |
| Schiffsölmaschinen. | S., Nr. 13, 9. 4. 13. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Methodical experiments with mercantile ship forms. | Eg., 11. 4. 13. |
| Launch of the »Andrea Doria«. | E., 11. 4. 13. |
| **Werft- und Hafenbau-Betrieb, Docks, Kanäle.** | |
| Die Organisation der englischen Werften. | Monatsschrift für Militär- u. Marine-Intendanturſekretäre, 1913, Nr. 1, 2. |
| Les éboulements de la tranchée centrale du Canal de Panama. | Le Génie Civil, 22. 3. 13. |
| Wages in shipyards. | E., 28. 3. 13. |
| The proposed Georgian Bay ship canal. | Ebenda, 4. 4. 13. |
| Riesen- und Schwimmkrane auf englischen und deutschen Werften. | H., Nr. 15, 12. 4. 13. |
| **Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.** | |
| Über Wirtschaft und Verkehr in der Provinz Schantung. | Koloniale Monatsblätter, März 1913. |
| Die Rheinflotte und der Bau neuer deutscher Schiffe in Holland. | Zentralbl. d. Bauverwaltung, Nr. 22, 19. 3. 13. |
| Die Schiffahrtsabgaben. | Annalen des Deutschen Reichs 1913, Seite 104. |
| La marine marchande japonaise. | L. M., Suppl., März 1913. |
| Über Persiens Verkehrswesen. | Prometheus, Nr. 1221/23. |
| Schiffs- und Landverkehrswege Persiens. | Berichte über Handel und Industrie, Heft 2, 29. 3. 13. |
| Nord-Amerika und die deutsche Großschiffahrt. | D. S., Nr. 7, 1. 4. 13. |
| The Panama canal and its influence on ocean rates and traffic. | Shipbuilding and Shipping Record, 3. 4. 13. |
| Der Handel Deutsch-Westafrikas 1912. | Koloniale Zeitschrift, Nr. 14, 4. 4. 13. |
| **Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.** | |
| Versuche mit Einheitsgeschossen in Holland. | A. M., März 1913. |
| Anordnung und Verwendung von Schiffsgeschütztürmen. | Ebenda. |
| Vergleichsschießen zwischen Geschützen und Maschinengewehren. | Ebenda. |
| Größere Geschütz- und Torpedokaliber. | Ebenda. |
| Schiffsgeschütze für die Ballonabwehr. | Deutsche Marine-Zeitung, Nr. 12, 21. 3. 13. |
| Geschützarmierung für Unterseeboote. | K. T., 1913, Nr. 3. |
| Die Halesche Hand- und Gewehrgranate. | Ebenda. |
| The development of coast artillery target practice. | J. U. S. A., Januar/Februar 1913. |
| Versuche mit flammlosem Pulver in den Niederlanden. | Z. S. u. S., Nr. 7, 1. 4. 13. |
| **Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.** | |
| Development of the submarine mine in the United States service. | J. U. S. A., Januar/Februar 1913. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Grundlagen zu einer Dynamik der Unterwasserfahrt. | S., Nr. 12, 13, 26. 3., 9. 4. 13. |
| The torpedo firing problem. | J. U. S. I., März 1913. |
| Minenverwendung im russisch-japanischen Seekrieg. | U., April 1913. |
| Über die Bedeutung der Periskope für die Unterseebootswaffe und ihre Entwicklung. | Ebenda. |
| Submersible boat for the Norwegian navy. | Shipbuilding and Shipping Record, 3. 4. 13. |
| Les sous-marins dans la marine des États-Unis. | Y., 5. 4. 13. |
| Unterseeboote mit großem Deplacement. | Motorschiff u. Motorboot, Nr. 8, 7. 4. 13. |
| Resistance and speed of submarines. | E., 11. 4. 13. |

## Luftschiffahrt, Flugwesen.

| | |
|---|---|
| Starre Luftschiffe. Deutsches Werk. | Die Luftflotte, Nr. 5, März 1913. |
| Koloniales Flugwesen. | Ebenda. |
| Parseval-Luftschiffe. | Ebenda. |
| Der Wettbewerb um den Kaiserpreis für den besten deutschen Flugzeugmotor. | Der Ölmotor, März 1913. |
| The fourth international aero show, Olympia. | Aeronautics, März 1913. |
| Aeroplane engines. | Ebenda. |
| Navigation aérienne. | M. F., Februar 1913. |
| Die Entwicklung des Flugwesens 1908 bis 1912. | M. W., 1913, Nr. 34. |
| The longitudinal stability of skimmers and hydro-aeroplanes. | Eg., 21. 3. 13. |
| Über Hydroplane. | St., Februar 1913. |
| The Curtis military biplane. | S. A., 15. 3. 13. |
| The Morane-Saulnier monoplane. | S. A., Suppl., 15. 3. 13. |
| Die Tätigkeit des Flugzeugbeobachters im Feldkriege. | M. W., 1913, Nr. 40. |
| Luftschiffahrt, Marine und Kolonien. | K. H., VI. Jahrg., Nr. 27. |
| Skimmers and hydro-aeroplanes. | M. E., April 1913; E., 11. 4. 13. |
| Dispositif pour le lancement des aéroplanes à bord des navires de guerre. | Le Génie Civil, 12. 4. 13. |

## Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

| | |
|---|---|
| La marine et la défense des côtes. | Y., 22. 3. 13. |

## Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

| | |
|---|---|
| The Lodge-Chambers system of wireless telegraphy. | The Electrician, 14. 3. 13. |
| Die deutsche Elektroindustrie 1912. | Elektrotechnische Zeitschrift, Nr. 12, 13, 14, 15, 20., 27. 3., 3., 10. 4. 13. |
| Die drahtlose Telegraphie im Dienste der Seefischerei. | M. S. V., 1913, Nr. 3. |
| Fortschritte der elektrischen Fernsteuerung. | S., Nr. 12, 26. 3. 13. |
| Het nieuwe centrale station voor draadlooze telegrafie te Amsterdam. | M. B., 27. Jahrg. 1912/13, Seite 1111. |
| Die Entwicklung der Elektrothermie. | Prometheus, Nr. 1223, 1224. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| 140000 volt electric transmission line. | E., 4., 11. 4. 13. |
| Die funkentelegraphische Verbindung Deutschlands mit seinen Kolonien. | D. F., 1913, Nr. 4. |

### Rechtsfragen.

| | |
|---|---|
| La contrebande de guerre d'après la déclaration de Londres. | R. M., Dezember 1912. |

### Gesundheitswesen.

| | |
|---|---|
| Recent advances in sanitation U. S. Navy. | The Military Surgeon, Februar 1913. |
| Über Skorbut in Deutsch-Südwestafrika. | S. T. H., 1913, Nr. 6. |
| Über Wahrnehmung des Gesundheitsdienstes im Felde durch den Truppenarzt. | Deutsche militärärztl. Zeitschrift, Nr. 6, 20. 3. 13. |
| Über die Wirkung des Spitzgeschosses. | Deutsche medizinische Wochenschrift, Nr. 13, 27. 3. 13. |
| Venerische ziekten bij de zeemacht. | M. B., 27. Jahrg. 1912/13, Seite 1089. |
| La désinfection en profondeur à bord des bâtiments. | A. M. N., 1913, Nr. 2. |
| Kameruner Schlafkrankheitsfragen. | Koloniale Zeitschrift, Nr. 14, 4. 4. 13. |
| Medizin und Hygiene im Dienste der Schiffahrt. | F., April 1913. |

### Nautische Fragen.

| | |
|---|---|
| Signale für Schiffe vor Treibanker. | H., Nr. 12, 22. 3. 13. |
| Der V. deutsche Seeschiffahrtstag 1913. | H., Nr. 14a, 7. 4. 13; D. Y., Nr. 15, 11. 4. 13. |
| Die Stabilität der Meeresströmungen im Nord-atlantischen Ozean südlich 50° nördl. Breite im Herbst. | A. H., 1913, Nr. 4. |
| Tabellen zur astronomischen Ortsbestimmung im Luftschiff bei Nacht. | Ebenda. |

### Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

| | |
|---|---|
| Rettungsboote. | D. S., Nr. 6, 15. 3. 13. |
| Pêcheurs Terre-Neuves. | M. F., Februar 1913. |
| Statistique des naufrages et autres accidents de mer 1910. | R. M., Dezember 1912. |
| Deutsches Motor-Rettungsboot. | Motorschiff und Motorboot, Nr. 8, 7. 4. 13. |

### Yacht- und Sportangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| Die deutschen Segelregatten 1913. | Wassersport, Nr. 13, 27. 3. 13. |
| Nationale 45 qm-Kreuzeryacht. | Ebenda. |
| Motorbootswertungsfahrten ohne Meßformeln. | D. Y., Nr. 13, 28. 3. 13. |
| Nationale 45 qm-Kreuzeryacht mit Schwert. | Wassersport, Nr. 15, 10. 4. 13. |
| Seekreuzeryacht mit Dieselmotor. | D. Y., Nr. 15, 11. 4. 13. |
| Le X. meeting de Monaco. | Y., 12. 4. 13. |

### Koloniale Fragen.

| | |
|---|---|
| Die militärische Sicherung der deutschen Kolonien. | Koloniale Monatsblätter, März 1913. |
| Von der italienischen Kolonialpolitik. | Ebenda. |
| Südkameruner Verkehrsnöte. | Koloniale Rundschau, März 1913. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Zur Frage der Besiedelungsfähigkeit Deutsch-Ostafrikas. | Koloniale Zeitschrift, Nr. 12, 21. 3. 13. |
| Die deutschen Kolonien. | Export, Nr. 13, 27. 3. 13. |
| Die Besiedelung Deutsch-Ostafrikas. | D. K. Z., Nr. 13, 29. 3. 13. |
| Die Entwicklung der japanischen Kolonien. | Berichte über Handel und Industrie, Heft 3, 3. 4. 13. |

## Geschichtliches, Geographisches.

| | |
|---|---|
| Admiral Rudolf Graf Montecuccoli. | F., März 1913. |
| La charge d'amiral dans la marine française jusqu'au Cardinal de Richelieu. | R. M., Dezember 1912. |
| Some peculiar swedish coast-defence vessels of the period 1762—1808. | Mariner's Mirror, März 1913. |
| A ship of Hans Burgkmair. | Ebenda. |
| Rear-Admiral Sir Michael Seymour. | N. L. J., April 1913. |
| The Royal Sovereign of 1637. | Mariner's Mirror, April 1913. |
| The ship in the Jerusalem window. | Ebenda. |
| Die Flotten der Anrainer des Ägäischen und Schwarzen Meeres. | F., März/April 1913. |

## Verschiedenes.

| | |
|---|---|
| Dr. W. Herwig, Präsident des deutschen Seefischerei-Vereins. Ein Gedenkblatt. | M. S. V., April 1913. |

Digitized by Google

## Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

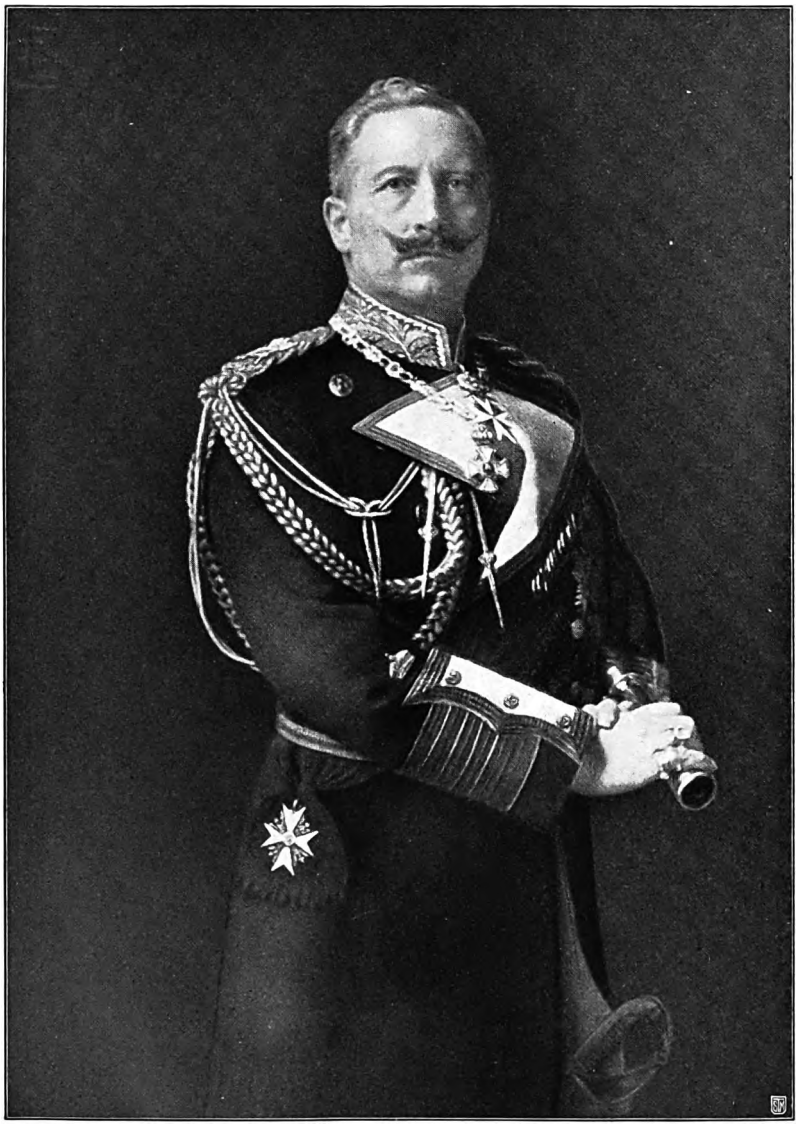
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. S. = Deutsche Schiffahrt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — F. = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — M. Eg. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime — R. A. G. = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

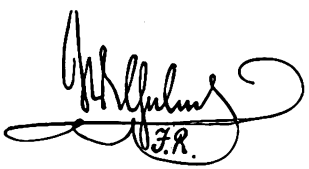
Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Digitized by Google





Nach einer Originalaufnahme von E. Bieber, Berlin.

Digitized by Google

**Inhalt:** Titelbild: Seine Majestät der Kaiser. — Der Kaiser und die Marine (mit 2 Bildern), S. 667—684. — Zur Entwicklung der auswärtigen Politik in den letzten 25 Jahren. S. 685—715. — Der wirtschaftliche Aufschwung des Deutschen Reiches unter Kaiser Wilhelm II., S. 716—740. — Rundschau in allen Marinen, S. 741—764. — Literatur, S. 765—777.

# Der Kaiser und die Marine.

## Zum 15. Juni 1913.

Huldigend drängt sich an diesem Gedenktage alles, was im Monarchen die Verkörperung des nationalen Gedankens sieht, um den Kaiserlichen Thron. Die Stimme des einzelnen, ja der einzelnen Körperschaften, verhallt in der großen Schar. Aber nicht ungehört verklingen darf heute der Dankesruf der deutschen Marine. Denn mehr als irgendeine andere Reichseinrichtung verdankt die unsere dem Kaiser: Sie ist sein ureigenstes Werk, in jedem Sinne fühlt sie seiner Person sich eng verpflichtet und verbunden. Und wenn sie sonst am besten daran tut, in straffer Arbeit schweigend ihre Dankesschuld abzutragen, so bittet sie doch heute, mit Worten Zeugnis ablegen zu dürfen von dem, was sie bewegt.

Als im Sommer 1888 Kaiser Wilhelm II. das Erbe der Krone antrat, war für des Reiches Machtstellung so viel getan, daß dem Anschein nach wenig mehr zu tun übrig war. Wie konnten bedrohliche Lücken sein in dem Bau, den ein großes Geschlecht unter bewunderndem Aufschauen der ganzen Welt errichtet hatte? Von alten Bahnen abzuweichen, die das Reich so glanzvoll aufwärts geführt hatten, schien gefährlich und fast vermessen. Das Überkommene treu zu wahren, erachteten auch unter den Besten viele als die höchste und einzige Pflicht; von allem Neuen sollte Gefahr drohen.

„Die Nationen bestehen, aber vergehen auch durch das, wodurch sie groß geworden sind, wenn sie ihre organischen Eigentümlichkeiten nicht etwaigen neuen Daseinsbedingungen anpassen." — Daß nach ungewöhnlichen Anspannungen eine Nation ruhigem, sattem Beharren anheimfällt, hat oft genug das Leben der Völker erwiesen. Und ebenso oft hat sich dann gezeigt, daß, wer nicht vorwärtsschreitet, zurückbleibt. Deutschland jedenfalls hätte sein vornehmstes Recht und die Möglichkeit, sich seinem Können gemäß zu entfalten, freiwillig aufgegeben, wenn es mit dem Erworbenen sich begnügt und seiner Tatkraft nicht neue Ziele gesteckt hätte.

Nicht unbewußt, sondern klarsehenden Auges hat Kaiser Wilhelm II. uns vor solchem Stillstande bewahrt und dem gegenwärtigen Geschlecht seine Aufgabe gestellt, eine Aufgabe nicht etwa rein materieller Art nur, sondern eine, die innere Kraft und geistiges Können in Anspruch nimmt. So ist er wahrhaft der Führer seines Volkes geworden. „Groß ist auch die Zeit, die uns noch vorbehalten ist. Die Aufgaben, die dem Großen Kaiser gestellt waren, sind erfüllt" — „auch unserer Zeit harren Aufgaben." — „Der Große Kaiser mit seinen großen Mithelfern hat die Basis gelegt, den Grundstein zum Gebäude; an uns ist der Ausbau! Darum bin Ich der Ansicht


Digitized by Google

und der festen Überzeugung, daß auch uns eine große Zukunft bevorsteht, wenn wir nur fest dazu entschlossen sind, sie dazu zu machen." (20. Juni 1903.)

Von manchen Unzufriedenen wird die deutsche Gegenwart ein Zeitalter der Epigonen gescholten. Wenn nach unserer Überzeugung und unserem Hoffen dieses Urteil nicht zu Recht besteht, so hat Kaiser Wilhelm II. daran ein überragendes Verdienst. Von anderen Zweigen des öffentlichen Lebens ist hier nicht zu reden. Was er für die Förderung unserer Seegeltung getan hat, von der wir hier zu sprechen haben, genügt vollauf, um dieses Verdienst vor der Geschichte zu begründen. Denn soviel steht fest: Das Kennzeichen des Epigonentums ist schwächliche Nachahmung; die deutsche Flotte, wie sie erst unlängst in langer Reihe vor den Augen ihres Obersten Kriegsherrn und Großadmirals vorüberzog, sie ist das Gegenteil von schwächlicher Nachahmung. Sie ist, in Werden und Bestehen, etwas, was es bisher in deutschen Landen nicht gegeben hat, und sie ist eine Kraftleistung erster Ordnung. Daß Deutschlands Flagge heute achtunggebietend dasteht vor allen Weltmächten, ist eine Tat. Dem Kaiser danken wir es, daß sie vollbracht wurde.

Zwei Fragen wollen wir uns heute vorlegen. Was hat der Herrscher, der heute 25 Jahre das Reich lenkt, für die Begründung und den Aufbau unserer Flotte getan, und was bedeutet diese Flotte für Deutschlands Gegenwart und Zukunft? — Nicht alles, nur das Wesentlichste kann hier zur Beantwortung gesagt werden.

Mit Recht ist an einer anderen Stelle einmal darauf hingewiesen worden, wie offenbar das Interesse, das der Kaiser von jeher dem Seewesen entgegengebracht hat, seinem innersten Wesen entstammt. Umgebung und Erziehung der Jugendjahre werden ihn in dieser Richtung kaum wesentlich beeinflußt haben; die Lösung der großen festländischen Fragen, die Aufgaben der inneren Festigung des Reiches standen noch ganz im Vordergrunde, als seine Aufmerksamkeit sich zuerst den öffentlichen Angelegenheiten zuwandte. Eindrücke, die er frühzeitig in England empfing, mögen dann auf ihn eingewirkt und angeborene Neigungen bestärkt haben. Auch mag von dem unermüdlichen Mahnen und Hoffen des ersten preußischen Prinzadmirals, Adalbert von Preußen, manches ihm zu Ohren und Herzen gedrungen sein. Aber die Liebe für die See, das Verständnis für alles, was damit zusammenhängt, wurzelte ihm doch von jeher tief im Charakter selbst. Auf weitere Kreise zu übertragen, was ihm selbst so viel bedeutete, war ihm zunächst wohl ein rein menschlicher Wunsch; er wurde ihm dann zur geschichtlichen Mission. Mit hoher Genugtuung kann er sich heute sagen, daß er sie erfüllt und damit das Wichtigste getan hat, was für die Schaffung der deutschen Seemacht geschehen mußte. In den Köpfen von Millionen Deutschen leben jetzt die Vorstellungen, mit denen der Herrscher vor 25 Jahren fast einsam stand, denn als ein einsamer Kämpfer hat unser Kaiser das Ringen um die Flotte begonnen.

Schon die Tatsache allein, daß der Monarch den maritimen Fragen sein besonderes Augenmerk zuwandte, hätte ohne Zweifel befruchtend gewirkt. Denn das Beispiel, und vor allem das Beispiel vom Thron her gegeben, bleibt ein wertvoller Teil Erziehung. Aber die bloße Rolle des stillen Zuschauers hätte ihm nie genügt; wir wissen, wie er selbst handelnd mit seiner ganzen Person sich eingesetzt hat für seine Überzeugung, damit Verantwortung wie Verdienst zu gleichen Teilen vor der Zukunft sich bereitend! Unermüdlich ist er, seit er zur Regierung kam, mit dem Wort

Digitized by Google

und der Feder für seine Gedanken eingetreten, bald mit sachlichen Gründen zu überzeugen bestrebt, bald durch begeisterten Schwung mitzureißen suchend! Alle sollten es erfassen, „wie mächtig der Wellenschlag des Ozeans an unseres Volkes Tore klopft und es zwingt, als ein großes Volk seinen Platz in der Welt zu behaupten"; diesen Grundton hören wir immer von neuem erklingen.

„Aus dem Deutschen Reiche ist ein Weltreich geworden. Überall in fernen Teilen der Erde wohnen Tausende unserer Landsleute. Deutsche Güter, deutsches Wissen, deutsche Betriebsamkeit gehen über den Ozean. Nach Tausenden von Millionen beziffern sich die Werte, die Deutschland auf der See fahren hat. An Sie, meine Herren, tritt die ernste Pflicht heran, Mir zu helfen, dieses größere deutsche Reich auch fest an unser heimisches zu gliedern" — so mahnt er bei der Vierteljahrhundertfeier des Reiches am 18. Januar 1896. In beachtenswerter Weise wurde unlängst darauf hingewiesen, daß der Kaiser hier den Begriff umschreibt, der später so viel erörtert worden ist, den Begriff der Seeinteressen. „Der Kaiser warf damit einen Wert von höchster und unschätzbarer Werbekraft in die Öffentlichkeit hinein, einen Begriff, der in den Flottengesetzen wiedergekehrt ist und der immer wiederkehren muß." Denn er verleiht der Flotte die Daseinsberechtigung. „Der deutsche Handel blüht und entwickelt sich, und er kann sich nur gedeihlich und sicher entwickeln, wenn er unter der Reichsgewalt sich sicher fühlt. Reichsgewalt bedeutet Seegewalt, und Seegewalt und Reichsgewalt bedingen sich gegenseitig so, daß die eine ohne die andere nicht bestehen kann." (15. Dezember 1897.)

Nicht leicht war der Anfang des Weges, der durch dickstes Gestrüpp der Gewohnheitsmeinungen führte. Mit Sorge und Schmerz sieht der Kaiser oft, wie langsam nur es zunächst vorwärts geht und wie klein nur die Gefolgschaft ist. „Mit tiefer Besorgnis habe Ich beobachten müssen", so klagt er am 18. Oktober 1899 im Rathause zu Hamburg, „wie langsame Fortschritte das Interesse und politische Verständnis für große, weltbewegende Fragen unter den Deutschen gemacht hat. Blicken wir um uns her; wie hat seit einigen Jahren die Welt ihr Antlitz verändert. Alte Weltreiche vergehen, und neue sind im Entstehen begriffen. Nationen sind plötzlich im Gesichtskreis der Völker erschienen und treten in ihren Wettbewerb mit ein, von denen kurz zuvor der Laie noch wenig bemerkt hatte. Ereignisse, welche umwälzend wirken auf dem Gebiete internationaler Beziehungen sowohl wie auf dem Gebiete des nationalökonomischen Lebens der Völker, und die in alten Zeiten Jahrhunderte zum Reifen brauchten, vollziehen sich in wenigen Monden." Darum darf auch Deutschland nicht mehr in fruchtlosem Besinnen die kostbaren Augenblicke verstreichen lassen. „Die alten politischen Sünden rächen sich jetzt schwer an unseren Seeinteressen und unserer Flotte." Aber mutlos machen ihn die Hemmnisse nicht. „Doch Meine Hoffnungen", so fährt er hier fort, „daß der Deutsche sich ermannen werde, sind noch nicht geschwunden. Denn groß und mächtig schlägt die Liebe in ihm zu seinem Vaterlande." Und festeste Zuversicht tönt wenige Monate später, um die Jahreswende 1899/1900, aus der Kundgebung, die er an die Marine richtet: „Wie Mein Großvater für sein Landheer, so werde auch Ich für Meine Marine unbeirrt in gleicher Weise das Werk der Reorganisation fort- und durchführen, damit auch sie gleichberechtigt an der Seite Meiner Streitkräfte zu Lande stehen möge und durch sie das Deutsche Reich auch im

Digitized by Google

Auslande in der Lage sei, den noch nicht erreichten Platz zu erringen. Mit beiden vereint, hoffe Ich in der Lage zu sein, mit festem Vertrauen auf Gottes Führung den Spruch Friedrich Wilhelms I. wahr zu machen: »Wenn man in der Welt etwas will dezidieren, will es die Feder nicht machen, wenn sie nicht von der Force des Schwertes soutenieret wird«." Aus freudigem Herzen kommen dann am 23. März 1905 schon die Worte: „Ich danke Gott, daß Ich hier keinen Notschrei mehr auszustoßen habe wie einst . . . .; die Flotte schwimmt, und sie wird gebaut."

So wurde in Breite und Tiefe der Boden des deutschen Volkstums bereitet, auf dem allein die Frucht gedeihen konnte. Doch als nicht minder groß erwiesen sich die Schwierigkeiten, die sich auf den Gebieten der inneren und äußeren Politik dem Werke entgegenstellten. Das, was der Kaiser mit seiner Person hier für die Marine getan hat, ist naturgemäß zu seinem größten Teile den Augen der Öffentlichkeit entzogen geblieben, und die Archive werden noch auf lange Zeit hinaus verschlossen bleiben. Nur in großen Zügen läßt sich einiges, das Wesentlichste, sagen. So viel steht fest, daß auch hier des Kaisers ausschlaggebendes Eingreifen immer wieder notwendig war, wenn das Fahrzeug nicht schon zu Beginn seiner Fahrt an den vielen Klippen des politischen Meeres zerschellen sollte.

Im Innern war, je mehr die Flotte heranwuchs, die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel die schwerste Aufgabe. Es wurden Stimmen laut, die behaupteten, daß das Reich die Kosten für die doppelte Rüstung, zu Wasser und zu Lande, auf die Dauer nicht zu tragen vermöge, und die aus innerstaatlichen Gründen einen Verzicht auf den weiteren Ausbau der Marine forderten. Unter denen, die nicht grundsätzlich ablehnten, mußten über das Wie der Deckungsfrage die Ansichten auseinandergehen. Hier galt es überall zu entscheiden und zu klären. Wir wissen, daß der Kaiser in allen diesen Kämpfen die Marine nicht im Stich gelassen hat; im Streite der Tagesmeinungen das Auge aufs Ziel gerichtet, hat er daran festgehalten, daß, wo ein Wille, auch ein Weg sei. Und wir wissen, daß von den einstigen düsteren Prophezeiungen, die dem Reiche baldigen finanziellen Ruin androhten, nichts in Erfüllung gegangen ist. Das Verständnis dafür, daß die hohen Aufwendungen für die Flotte, ganz abgesehen von der militärpolitischen Sicherung, die sie gewährleisten, volkswirtschaftlich im wahrsten Sinne produktiver Natur sind, greift um sich; hiervon wird später noch ausführlicher die Rede sein.

Um die Schwierigkeiten zu kennzeichnen, die sich in der auswärtigen Politik der Schaffung unserer Marine entgegenstellten, braucht nur der Name England genannt zu werden. Es ist ein langes Kapitel, das hier zu behandeln wäre. Aber heute soll nicht alte Mißstimmung erneuert werden. Die falschen Deutungen, denen des Kaisers Absichten und die Ziele der deutschen Marinepolitik jenseits des Kanals ausgesetzt waren, sind uns allen in frischer Erinnerung; und nicht minder die ernsten Folgen, die sich für die internationale Lage mehrfach daraus ergaben. Dem Herrscher, der sich englischem Wesen in so vielem sinnes- und blutsverwandt fühlt, werden diese Befehdungen rein menschlich schwere Stunden bereitet haben; niedergezwungen haben sie ihn nicht. Die politischen Umstände, die sich daran knüpften, haben beide beteiligten Nationen bewegt, die britische in manchen Zeiten noch stürmischer als die unsrige. Die mannigfaltigen Versuche aber, die von drüben gemacht wurden, dem stetigen Fortgang

Digitized by Google

unserer Flottengesetze einen Riegel vorzuschieben, blieben hierzulande nicht ohne Wirkung. Zahlreiche Stimmen wurden in Deutschland laut, die der Marine die Schuld beimaßen an dem sich verschärfenden Gegensatz; sie glaubten nachweisen zu können, daß Deutschland seine Zukunft gefahrloser gestalten würde, wenn es sich wie einst auf das Festland beschränkte oder zum mindesten sich der britischen Oberhoheit zur See bedingungslos fügte. So wurde mehr als einmal die Flottenfrage zum Angelpunkt der deutschen Politik überhaupt, zum Prüfstein dafür, ob mutige Zuversicht oder ängstliches Sichbescheiden künftighin die Führung in Deutschlands Geschicken haben sollte. Niemand anders als der Herrscher konnte da letzten Endes entscheiden.

Nicht mit Stillschweigen übergangen werden darf, wenn von des Kaisers Verdiensten um die Begründung der Marine die Rede ist, die Erwerbung von Helgoland, jenem Stück Erde, dessen Zugehörigkeit zum Reiche jetzt jedem Deutschen, vor allem aber jedem deutschen Seefahrer selbstverständlich erscheint. Um so mehr ist diese Tat zu erwähnen, weil auch sie vollführt wurde gegen den lautesten Widerspruch von allen Seiten. Heute begreift niemand mehr, wie solcher Widerspruch je erhoben werden konnte. Weit vorausschauend sprach der Kaiser bei der Besitzergreifung am 10. August 1890 die Worte, damals noch kaum verstanden: „Heute nach 20 Jahren verleibe Ich diese Insel als das letzte Stück deutscher Erde dem deutschen Vaterlande wieder ein, ohne Kampf und ohne Blut. Das Eiland ist dazu berufen, ein Bollwerk zur See zu werden, den deutschen Fischern ein Schutz, ein Stützpunkt für Meine Kriegschiffe, ein Hort und Schutz für das deutsche Meer gegen jeden Feind, dem es einfallen sollte, auf demselben sich zu zeigen." — Welches die Folgen gewesen wären, wenn die britische Flagge weiterhin über dieser Insel geweht hätte, ist heute nicht zu ermessen. Keine Übertreibung ist es aber zu sagen, daß die deutsche Marine ohne diesen Besitz nicht wahrhaft lebensfähig geworden wäre. Voluntas regis hat auch hier erst der Flotte gegeben, was sie zum Dasein brauchte.

Mit dem allen soll nicht gesagt sein, daß der Kaiser ohne Helfer gewesen sei. Vielmehr darf gerade heute nicht unerwähnt bleiben, daß er den Mitarbeiter und Mitkämpfer gefunden hat, der auserseben war, seit 16 Jahren den langen, oft mühevollen Weg an seiner Seite zu gehen. Dem Kaiser hat es die Marine zu danken, wenn er den rechten Mann an die rechte Stelle setzte und ihm unerschütterlich seine Kaiserliche Treue hielt. Der Ruhm des Herrschers wird erhöht, wenn der Name des Staatssekretärs v. Tirpitz in diesem Zusammenhange genannt wird.

* * *

Haben wir bisher darzulegen versucht, wie der Kaiser die allgemeinen Vorbedingungen geschaffen hat, die zur gedeihlichen Entwicklung der Marine notwendig waren, so wird nun zu zeigen sein, wie, unmittelbar auf die Marine wirkend, sein Antrieb ohne Unterlaß tätig gewesen ist.

Es ist nichts Neues, daß die inneren Werte, die gerade für eine gesunde, starke Entwicklung der Wehrmacht im monarchischen Prinzip liegen, unschätzbar groß sind. Keine abstrakten staatlichen Grundsätze können Ersatz bieten für historische Wechselbeziehungen und altüberlieferte persönliche Bande zwischen dem Volk in Waffen

Digitized by Google

und dem Hause des Obersten Kriegsherrn; nicht nur, weil der Herrscher, über den Parteien stehend, allein imstande ist, kraft seiner Autorität zersetzende politische Einflüsse auszuschalten und die Einheitlichkeit dieses vielgegliederten Körpers zu gewährleisten, sondern auch deshalb, weil Stellung und Ansehen der Angehörigen der Wehrmacht durch die engen Beziehungen zum Herrscher auch in langen Friedenszeiten nach außen hin am sichersten aufrechterhalten werden. Daß Leistung und Lebensführung der militärischen Körperschaften selbst die Achtung der Volksgenossen immer neu zu rechtfertigen haben, bleibt nebenher als selbstverständliche Notwendigkeit bestehen. Unser Kaiser hat alle diese Kräfte, die seine Stellung ihm zu Gebote stellte, unermüdlich in den Dienst der Sache gestellt; der jugendlichen Marine ganz im besonderen hat er in stetiger Fürsorge Rückgrat und Festigkeit verliehen. Er hat ihr Selbstvertrauen geweckt, indem er ihr Vertrauen schenkte; hat ihr Achtung vor der Außenwelt verschafft, indem er sie mit treuester Teilnahme auf ihren Wegen begleitete und ihren Ehrgeiz anspornte, indem er mit regem Verständnis alle ihre Aufgaben und Leistungen bis in die Einzelheiten überwachte. Die Beispiele dafür sind ohne Zahl.

Es waren bisher nicht gekannte Klänge, die unserer Flotte aus der ersten Kundgebung des Herrschers „An die Marine" am 15. Juni 1888 entgegentönten. — „Die Marine", so hieß es da, „weiß, daß es Mich nicht nur mit großer Freude erfüllt hat, ihr durch ein äußeres Band anzugehören, sondern daß Mich seit frühester Jugend in voller Übereinstimmung mit Meinem lieben Bruder, dem Prinzen Heinrich von Preußen, ein lebhaftes und warmes Interesse mit ihr verbindet. — Ich habe den hohen Sinn für Ehre und treue Pflichterfüllung kennen gelernt, der in der Marine lebt. Ich weiß, daß jeder bereit ist, mit seinem Leben freudig für die Ehre der Deutschen Flagge einzustehen, wo immer es sei. — Und so kann Ich es in dieser ernsten Stunde mit Zuversicht aussprechen, daß wir fest und sicher zusammenstehen werden in guten und in bösen Tagen, im Sturm wie im Sonnenschein, immer eingedenk des Ruhmes des Deutschen Vaterlandes und immer bereit, das Herzblut für die Ehre der Deutschen Flagge zu geben. — Bei solchem Streben wird Gottes Segen mit uns sein."

Diesen Worten folgte fast unmittelbar nach der Thronbesteigung die erste entscheidende Maßnahme. Am 5. Juli 1888 wurde die Marine für reif erklärt, ihre Geschicke selbst zu führen: Ein Offizier aus ihren eigenen Reihen trat an die Spitze der Admiralität. Zum ersten Male legte nun auch ein Deutscher Kaiser die Seeoffizieruniform an. Auf den Besuchsreisen nach den nordischen Höfen durfte die damalige Manöverflotte dem Herrscher das Geleit geben und nach deren Beendigung am 31. Juli 1888 die anspornenden Worte vernehmen:

„Ich habe bei Meiner Reise nach Rußland, Schweden und Dänemark Veranlassung genommen, einen größeren Teil Meiner in Dienst gestellten Schiffe und Fahrzeuge zu besichtigen und zur Begleitung auf diesen Fahrten heranzuziehen. Mit lebhafter Befriedigung habe Ich hierbei gesehen, daß Führung, Dienstbetrieb und Manneszucht in Meiner Marine mit vollster Hingebung gehandhabt werden, und daß die Erscheinung Meiner Schiffe in fremden Häfen geeignet war, sie die anerkennende Beurteilung des Auslandes finden zu lassen. Gern spreche Ich daher Meinen Kaiserlichen Dank aus den Admiralen, Kommandanten, Offizieren und Mannschaften

Digitized by Google

Meiner Manöverflotte, im besondern auch dafür, daß bei der Zusammengehörigkeit von 10 Schiffen zu fast dreiwöchentlicher Fahrt keinerlei Zwischenfälle eingetreten sind, welche die gestellte Aufgabe in ihrer gewissenhaften Ausführung hätte beeinträchtigen können. Ich vertraue daher, daß Schiffe und Fahrzeuge, welche unter Meinen Augen einen Teil ihrer Übungsperiode mit so gutem Erfolge absolviert haben, auch allen ferneren Aufgaben derselben bis zum Schlusse zu Meiner Zufriedenheit entsprechen werden." Diese Kritik wird, als die erste aus Kaiserlichem Munde, für die Marine allezeit denkwürdig bleiben. Nichts war besser geeignet, die Schaffensfreudigkeit zu heben, als solches Urteil eines sachverständigen Obersten Kriegsherrn. Schon das nächste Jahr brachte durch den Untergang von „Adler" und „Eber" bei Samoa neuen Anlaß, der Marine öffentlich zu gedenken. Eine Ordre vom 2. April 1889 gab der Trauer über den Verlust Ausdruck, gleichzeitig aber der Erwartung, daß die Marine „durch solche Unglücksfälle sich nicht in dem Vertrauen zu ihrer gedeihlichen Entwicklung wird erschüttern lassen". Als die „Alexandrine" zum Ersatz der verunglückten Schiffe hinausgehen sollte, besichtigte sie der Kaiser und gedachte in seiner Rede bei der Abschiedsfeier nochmals des traurigen Ereignisses. „Möge einem jeden von Ihnen, der Kommandant ist oder es noch werden wird, das stets gegenwärtig sein: Der Kommandant, welcher rühmlich im Kampf mit den Elementen durch Gottes Fügung sein Schiff verliert oder mit ihm untergeht, stirbt in Meinen Augen gerade eben solchen Heldentod für das Vaterland wie der Kommandeur, der seinem Regiment voran im Sturm auf die feindliche Stellung, den Degen in der Faust, fällt. Nicht ertrunken sind unsere Kameraden in Samoa oder auf der „Augusta", sondern gefallen, ihre Pflicht bis zum letzten Augenblick erfüllend. Nun, Meine Herren Kameraden, möge dieses schöne Beispiel, welches jene braven Männer uns gegeben, uns allen jederzeit voranleuchten und zum Nacheifern anspornen, und möge der Geist der Hingebung, Disziplin und des todesmutigen Ausharrens, der Meine Marine von jeher auszeichnet, sich stets auch in ihr ferner so erhalten!" — Mancher Unfall hat seitdem die Marine betroffen, „Iltis", „Gneisenau" und kleine Fahrzeuge gingen verloren; aber stets knüpfen diese Unglückstage das Band nur enger, das den Kaiser und seine Flotte verbindet. Über die Ursachen forderte er in jedem Falle sofortigen persönlichen Bericht, um sich selbst ein Urteil zu bilden.

Alle Ereignisse, die für unsere Marine bedeutsam waren, führten den Kaiser, wenn es die Verhältnisse irgend zuließen, in einen der Kriegshäfen und an Bord seiner Schiffe. Jahr für Jahr erschien er zu den Rekrutenvereidigungen, um zu zeigen, wie sehr ihm auch der Nachwuchs unserer Flotte am Herzen lag. „Ihr seid vor Meinen übrigen Landeskindern dazu berufen, die deutsche Ehre auf Meinen Schiffen ins Ausland zu tragen. Unsere Marine ist zwar noch klein unseren äußeren Feinden gegenüber; aber ihr Kern liegt in der guten Disziplin und in dem Gehorsam der Mannschaften gegen den Obersten Kriegsherrn und die Vorgesetzten." (4. Januar 1892.)

Den jüngeren Jahrgängen mag diese persönliche Anteilnahme des Herrschers als etwas Natürliches erscheinen. Vor 25 Jahren aber war sie alles eher als dies. Darum ist sie hier mit besonderer Betonung zu erwähnen als eine Kraft, die für die innere Ausgestaltung unseres Offizierkorps und unserer Besatzungen ausschlag-

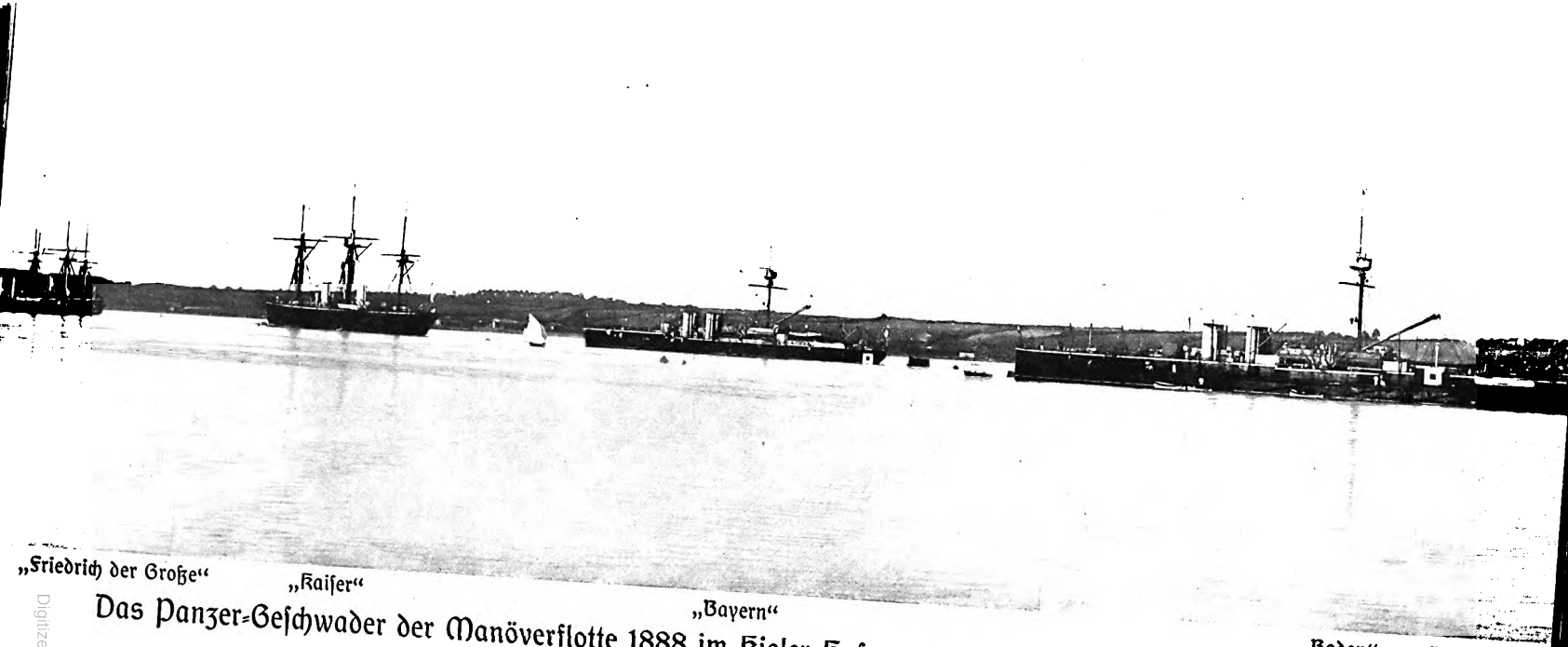
Digitized by Google

gebend geworden ist. Wie sie gewirkt hat, hat unser Kaiser selbst zum Ausdruck gebracht, als er am 10. September 1904 auf der Reede von Brunsbüttelkoog nach Beendigung der Herbstmanöver an die Flaggoffiziere und Kommandanten das Wort richtete: „In die Marine und in Meine Schlachtflotte ist der Geist eingezogen, den Ich hereingezogen zu sehen wünschte; es ist das erreicht in bezug auf das Verhältnis der Offiziere Meiner Marine zu Mir, was Ich Mir zum Ziele gesetzt hatte, als Ich zur Regierung kam. Ich fand eine Marine vor, deren vortreffliches Material in bezug auf das Offizierkorps nicht das volle Gefühl hatte der absoluten Zugehörigkeit zu der Person des Allerhöchsten Kriegsherrn. Es konnte auch nicht anders sein bei der historischen und bei der militärpolitischen Entwicklung unserer Wehrmacht, die es also mit sich gebracht. Und es ist Mir, wie Ich es heute übersehe, in jeder Beziehung geglückt: Das Offizierkorps der Marine ist Mein Offizierkorps und die Herren sind Meine Offiziere und Meine Kameraden geworden. Und dadurch, daß dieser enge und innige Zusammenhang erreicht ist gleich dem, der schon die Jahrhunderte hindurch zwischen dem Offizierkorps der Landarmee und ihren Königen besteht, ist es möglich gewesen, daß diese großen Leistungen geboten werden konnten. Denn auch hier heißt es: Der Buchstabe tötet, aber der Geist macht lebendig."

Technik und Seefahrt sind heute eng miteinander vermählt; das gilt in erster Linie für die Kriegsmarine. Nicht nur, daß alle Fortschritte in Strategie und Taktik letzten Endes auf technischer Entwicklung beruhen; auch die Kriegschiffahrt hat ihrerseits fördernd auf die Technik gewirkt, sie hat ihr auf Grund militärischer Notwendigkeiten Aufgaben und Ziele gestellt, die oft weit über die von der Handelschiffahrt gestellten Anforderungen hinausgingen, und ihr Erfahrungen geliefert, die nur im größten staatlichen Betriebe zu gewinnen waren. Als Beispiele brauchen nur Wasserrohrkessel, Turbinen, Funkentelegraphie genannt zu werden. Die Erkenntnis dieser heilsamen und notwendigen Wechselbeziehung war vor 25 Jahren unter den Seeoffizieren nur einer verhältnismäßig kleinen Gruppe weitblickender Köpfe eigen; diese aber hatte die Zukunft für sich, denn der Kaiser stand mit klarem Bewußtsein auf ihrer Seite. Angeborene Neigungen hatten ihn frühzeitig auf das technische Gebiet geführt, theoretische Studien und praktische Beobachtungen kamen hinzu. Den großen Fragen der Schiffstypenentwicklung sowie Einzelproblemen des Schiffs- und Maschinenbaues oder der Waffentechnik brachte er von jeher regstes Verständnis entgegen. Es war kein Zufall, daß der erste Marineetat seiner Regierung als Hauptforderung die vier Linienschiffe der „Brandenburg"-Klasse, der ersten wirklich kriegsbrauchbaren Linienschiffe unserer Flotte enthielt und daß die „Kaiserin Augusta", Anfang 1889 begonnen, der erste moderne Kreuzer wurde. Unablässig hat der Kaiser dann die Typenentwicklung mit Interesse begleitet. Alle Neukonstruktionen unterzog er eingehender Prüfung und Begutachtung, manche Änderungen wurden von seiner Hand angeordnet. Seit er den ersten scharfen Torpedoschuß, der 1881 von „Blücher" gegen die Hulk „Elbe" abgegeben wurde, mit angesehen hatte, trat er mit nachhaltigem Eifer für die neue Waffe ein, deren Entwicklungsmöglichkeit von vielen Fachleuten noch bezweifelt wurde. Schon 1884 wies er auf die Notwendigkeit des Einbaues drehbarer Breitseitrohre auf den Torpedobooten hin. Von den modernsten Nebenzweigen der Technik hat ihn unter anderm das schwierige Gebiet der Funkentelegraphie

Digitized by Google

Digitized by Google



„Friedrich der Große“ „Kaiser“ „Bayern“ „Baden“ Phot. A. Renard,

**Das Panzer-Geschwader der Manöverflotte 1888 im Kieler Hafen mit dem Flottillenfahrzeug S. M. S. „Blitz“.**

Zur Manöverflotte gehörten außerdem S. M. S. „Zieten“ (Aviso des Panzergeschwaders), das Schulgeschwader, bestehend aus S. M. S. „Stein“, „Gneisenau“, „Moltke“, „Prinz Adalbert“ sowie eine Torpedobootsflottille.

Digitized by Google

Phot. A. Renar

Die Hochseeflotte im Kieler Hafen.

Digitized by Google

Digitized by Google

gefesselt, das manchem Seeoffizier verschlossen bleibt; Zwischenfragen, die er gelegentlich von Vorträgen über dieses neue Signalmittel im Funkenraum des Flottenflaggschiffes an den vortragenden Seeoffizier richtete, zeigten, in welchem Maße er hier mit den wesentlichen Gesichtspunkten vertraut war. Das eben war das Wichtige, daß überall das Neue, vielfach angefeindet oder bezweifelt, sobald er es als brauchbar erkannt hatte, seiner Unterstützung sicher war. Manchem anfänglichen Schmerzenskinde hat er so zu unerwartetem Gedeihen verholfen.

Die Beschäftigung mit taktischen und strategischen Fragen lag dem Seemann „alten Schlages" nicht, und alles, was damit zusammenhing, stand vor $2^1/_2$ Jahrzehnten wenig in Ansehen. Den Kaiser hatte die Seekriegsgeschichte seit seiner Jugend vielfach beschäftigt, sie hatte ihm den Blick für die großen Aufgaben der Gegenwart geschärft; Ruyter und Nelson waren ihm von jeher vertraute Gestalten. Schon als Prinz hatte er ferner mehreren Geschwaderübungen unserer kleinen Marine mit kritischen Augen beigewohnt. Dazu kamen mannigfaltige Eindrücke und Beobachtungen, die er von der Teilnahme an britischen Flottenmanövern heimgebracht hatte. Es war eine bedeutsame Stunde, als er an einem Aprilabend 1891 — er hatte eben den Vortrag eines Seeoffiziers im Kieler Kasino über die europäischen Kriegsflotten mit angehört — selbst zur Diskussion das Wort ergriff und in eingehender Darlegung über Ziele und Aufgaben des modernen Seekrieges sprach. „Nicht mehr untätig zu Anker liegend", so ungefähr gab der spätere Bericht eines Ohrenzeugen die Ausführungen wieder, „sollte die Flotte künftig die Küsten wie dereinst 1870/71 beschützen, sondern den Feind auf der hohen See suchen, bevor er die Schlagadern des Handels unterbinden könnte. Als Hauptgrundsatz galt ihm der alte Spruch: »Der Angriff ist die beste Verteidigung.« Die Flotte müsse mit allen zur Seeschlacht irgend verwendbaren Seestreitkräften in gesammelter Kraft ihr Alles einsetzen, um in wuchtigem, den Nahkampf suchendem Stoß den Feind zu vernichten. Mit taktischen Gefechtsübungen sei die Möglichkeit der Vorbereitung zum Seekriege nicht erschöpft. Alle Flottenteile, die Geschwader und Flottillen, müßten nach einem einheitlichen, alle Kriegslagen umfassenden strategischen Plan geleitet werden. Die leitenden Offiziere müßten Aufgaben stellen, die die ganze Kühnheit des Personals herausforderten und entwickelten." — Diese Erkenntnis erscheint uns heute selbstverständlich, aber gerade daß sie das scheint, daß sie der ganzen Marine in Fleisch und Blut übergegangen ist, kennzeichnet die in den letzten Jahrzehnten gemachten Fortschritte. Die 90er Jahre, die an äußerem Kraftzuwachs der Marine nur wenig brachten, wurden zu einem Abschnitt bedeutsamster Arbeit auf taktischem Gebiete; die Grundsätze über Einteilung und Führung von Verbänden, die bis zum heutigen Tage ihren Wert behalten haben und für den organisatorischen Aufbau unserer schwimmenden Streitkräfte im Flottengesetz maßgebend geworden sind, sie sind damals in unermüdlicher Tätigkeit erprobt und aufgestellt worden. Und immer, wenn in der Folgezeit neue Einzelprobleme auftauchten, waren dem Kaiser die eben dargelegten Leitgedanken für seine Entscheidung ausschlaggebend; bis in die jüngste Gegenwart ist das zu verfolgen. — Jeder Seeoffizier, dem es vergönnt gewesen ist, einmal einer Schlußkritik nach dem Herbstmanöver, vom Obersten Kriegsherrn selbst abgehalten, beizuwohnen, wird mit aufrichtiger Bewunderung wahrgenommen haben, mit welchem untrüglichen Gedächtnis

Digitized by Google

der Kaiser über die oft tagelang zurückliegenden Situationen in freiem Vortrage seine Anschauungen darlegte. Die Flotte muß ihrem Kaiser Dank zollen für die vielen Manövertage, die er, bei jedem Wetter ausharrend, in ihrer Mitte zugebracht hat, um aus eigener Anschauung zu prüfen, was auf taktischem und strategischem Gebiete geleistet worden war. Kein größerer Ansporn konnte ihr in Friedenszeiten zuteil werden.

* * *

Wir sahen bisher, in welcher Weise unser Kaiserlicher Herr an der Aufrichtung des Werkes gearbeitet hat. Wie war nun das Ergebnis dieses Strebens? — Rein praktisch angesehen stellt es sich zunächst dar als die Flotte mit allem Zubehör, wie sie heute vorhanden oder gesetzlich festgelegt ist. Suchen wir uns den äußeren Entwicklungsgang kurz ins Gedächtnis zurückzurufen.

Der Schiffsbestand der Marine, wie Kaiser Wilhelm II. ihn bei seinem Regierungsantritte vorfand, entsprach zahlenmäßig annähernd dem Flottengründungsplan des Jahres 1873; doch war das Material größtenteils mehr als veraltet. Von den sieben Panzerfregatten waren eigentlich nur „König Wilhelm", „Kaiser" und „Deutschland" noch einigermaßen kriegsbrauchbar, obwohl auch ihre beste Zeit schon vorüber war. Die vier Schiffe der „Bayern"-Klasse, sogenannte Panzerkorvetten, in den Jahren 1877 bis 1880 vom Stapel gelaufen, waren bei ihren mangelhaften Seeeigenschaften und ihrem unzulänglichen Panzerschutz nur äußerst beschränkt verwendungsfähig; die Panzerkorvette „Oldenburg", 1884 vom Stapel gelaufen, war ein vollständiger Fehlbau. „Arminius" stammte aus dem Jahre 1864 und konnte ebensowenig zählen wie die sechste Panzerkorvette, „Hansa", die schon im September 1888 aus der Liste gestrichen werden mußte. Dazu kamen für den heimischen Dienst als traurige Ergänzung die Panzerkanonenboote der „Wespe"- und „Brummer"-Klasse.

Von den Fregatten der Kreuzerflotte waren die der „Stosch"-Klasse die besten und für den Auslandsdienst, wie er damals gehandhabt wurde, wohl geeignet, militärisch im heutigen Sinne aber wertlos. Dasselbe galt von den Kreuzerkorvetten „Olga", „Carola", „Marie", „Sophie". Bei weitem am besten stand die Torpedobootswaffe da, sie zählte 1888 etwa 60 Boote, teilweise zwar älterer Art, aber sämtlich hervorragend durchgebildet.

Einen Ersatzbau für die untergegangene Panzerfregatte „Großer Kurfürst" hatte der Reichstag dreimal verweigert; dafür befand sich seit Januar der erste der für die Verteidigung des Kaiser Wilhelm-Kanals geforderten und bewilligten Küstenpanzer im Bau.

Im ganzen genommen herrschten Ansichten, wie sie in der Denkschrift der Admiralität vom Jahre 1884 höchst charakteristisch zum Ausdruck kamen; Großes hoffte man mit kleinen Mitteln erreichen zu können. Mit den Torpedobooten wollte man im Ernstfalle die Häfen offen halten; „es gibt keine Gefahr", sagte die Denkschrift, „die den Schiffen verderblicher, ihrer Besatzung empfindlicher ist, als die durch unterseeische Kampfmittel. Bei einem eigenen Risiko von wenigen Mann, von einem verhältnismäßig billigen und in einigen Monaten herzustellenden kleinen Boot, ist die Möglichkeit gegeben, kolossale Schiffe durch einen einzigen Torpedotreffer zum Sinken zu bringen . . .

Digitized by Google

Zahlreichen und gut gebrauchten Torpedobooten gegenüber wird die Durchführung einer Blockade nur schwer möglich sein . . . Die Torpedoboote sind eine Waffe, die dem auf der hohen See Schwächeren besonders zu gut kommt." — Wenig hielt man dagegen von den großen Panzerschiffen, bei denen „eine einzige an sich unbedeutende Störung in den Funktionen eines Maschinenteils im entscheidenden Augenblicke den ganzen Aufwand an Kraft und Geld erfolglos machen kann". Man müsse in dieser Frage jedenfalls abschließende Erfahrungen abwarten. — So war alles auf Verteidigung und Kleinkrieg, in engster Anlehnung an die Küste, zugeschnitten.

Der Marineetat für das Jahr 1889 bedeutete den ersten Markstein in der Aufwärtsbewegung unserer Flottenentwicklung. Er forderte vor allem den sofort in Angriff zu nehmenden Bau von vier großen Linienschiffen, der späteren „Brandenburg"-Klasse, und schlug daneben ein klares Bauprogramm für den Zeitraum der nächsten 4 bis 6 Jahre vor, nämlich außer den 4 erwähnten Linienschiffen und 10 schon früher bewilligten Küstenpanzern 7 Kreuzerkorvetten, 4 Kreuzer (ungeschützte Stationsfahrzeuge), 2 Avisos und 2 Torpedodivisionsboote. Eine beigegebene Denkschrift ließ deutlich erkennen, daß es sich hierbei nicht um eine plötzliche, vorübergehende Aufwallung der Regierung, sondern um den Anfang eines planvoll begründeten Vorgehens handelte. Die Bedenklichkeit der Lage wurde in ihr rückhaltlos bloßgelegt. „Ein den Anforderungen der Neuzeit vollkommen entsprechendes Schlachtschiff besitzt die deutsche Flotte nicht", so hieß es da. „Seit dem Jahre 1884 hat der Bau solcher Schiffe bei uns geruht, und für die teils nicht mehr vorhandenen, teils unbrauchbar gewordenen Schiffe »Prinz Adalbert«, »Großer Kurfürst«, »Kronprinz«, »Friedrich Carl« und »Hansa« ist ein Ersatz bis jetzt noch nicht in Angriff genommen. Unsere Schlachtflotte besteht in ihrer Masse aus noch brauchbaren, aber nicht mehr zeitgemäßen Schiffen, deren Minderwertigkeit in demselben Maße zunimmt, wie andere Nationen auf dem Gebiete des Baues von Schlachtschiffen fortschreiten. Man kann sich dem Ernste dieser Tatsache nicht verschließen, und es muß ausgesprochen werden, daß es die höchste Zeit ist, nunmehr mit dem Bau nicht eines, sondern mehrerer, allen Anforderungen der Gegenwart genügender größerer Schiffe schleunig vorzugehen." — „Wenn in dem Etat 1889/90 vier solche Schiffe eingestellt sind, so ist das geschehen, um damit mit einem Schlage ein aus völlig gleichen Schiffen bestehendes Geschwader als Kern der Schlachtflotte zu schaffen. Auf solche Gleichförmigkeit in der Zusammensetzung der einzelnen Geschwader, aus denen eine Flotte gebildet wird, muß aber vom taktischen Gesichtspunkt aus der größte Wert gelegt werden." Dementsprechende Ausführungen folgen dann über den Kreuzerbestand. Durch Zahlenangaben über die Bautätigkeit anderer Mächte wird die zwingende Notwendigkeit der Forderungen zum Schluß noch einmal vor Augen geführt. — Ohne ernsthaften Widerspruch wurde der Etat für das Jahr 1889 vom Reichstage bewilligt. Die Marine durfte neue Zuversicht hegen. Wesentlich war neben der einmaligen Materialvermehrung vor allem, daß das Linienschiff, zum offensiven Kampf auf hoher See befähigt, wieder zu seinem Rechte kam.

Aber die nächsten 9 Jahre hielten nicht, was der erfreuliche Anfang zu versprechen schien. Zwar wurden die vier „Brandenburg"-Schiffe und acht von den geplanten zehn Küstenpanzern fertiggestellt, die Kreuzer vermehrten sich allmählich,

Digitized by Google

und der Bestand an Torpedobooten wuchs auf 110. Aber so, wie der Kaiser sich den Fortgang gedacht hatte, war er doch nicht. Mit Sorge mußte er gewahr werden, wie schwer es ist, die Massen aus alten Gewohnheitsgeleisen herauszuheben. Die Beharrlichkeit seines Wollens wurde damals auf die härteste Probe gestellt, doch sie erlahmte nicht; nur immer ernster und eindringlicher wurde sein Mahnen und Drängen.

Am 15. Juni 1897 wurde der damalige Kontreadmiral Tirpitz an die Spitze des Reichs-Marine-Amts berufen. Der Zeitpunkt war gekommen, wo die Saat, die der Kaiser in unbeirrbarer Aufklärungsarbeit gelegt hatte, ihrer Reife entgegengehen sollte. Trotz mancher trüber Erfahrungen, die die letzten Jahre im einzelnen gebracht hatten, glaubte man nun doch weit genug zu sein, um das Volk vor die eine entscheidende Frage stellen zu können, vor die Frage, ob es für alle Zeiten auf Seegeltung verzichten wolle oder ob es zu finanziellen, und, wenn es sein mußte, zu höheren Opfern für Deutschlands Zukunft bereit sei. Daß man es wagte, diese große Frage zu stellen in einer Weise, die auch den Gleichgültigen aufrütteln und alles Kleinliche ausschalten mußte, war vor allem anderen das Wirksame des ersten Flottengesetzes. Die Thronrede vom 30. November 1897 tat in denkwürdigen Worten den Kaiserlichen Entschluß kund: „Die Entwicklung unserer Kriegsflotte entspricht nicht den Aufgaben, welche Deutschland an seine Wehrkraft zur See zu stellen gezwungen ist. Sie genügt nicht, bei kriegerischen Verwicklungen die heimischen Häfen und Küsten gegen eine Blockade und weitergehende Unternehmungen des Feindes sicherzustellen. Sie hat auch nicht Schritt gehalten mit dem lebhaften Wachstum unserer überseeischen Interessen. Während der deutsche Handel an dem Güteraustausche der Welt in steigendem Maße teilnimmt, reicht die Zahl unserer Kriegschiffe nicht hin, unseren im Auslande tätigen Landsleuten das der Stellung Deutschlands entsprechende Maß von Schutz und hiermit den Rückhalt zu bieten, den nur die Entfaltung von Macht zu gewähren vermag. Wenngleich es nicht unsere Aufgabe sein kann, den Seemächten ersten Ranges gleichzukommen, so muß Deutschland sich doch in den Stand gesetzt sehen, auch durch seine Rüstung zur See sein Ansehen unter den Völkern der Erde zu behaupten. Hierzu ist eine Verstärkung der heimischen Schlachtflotte und eine Vermehrung der für den Auslandsdienst im Frieden bestimmten Schiffe erforderlich. Um für diese dringenden und nicht länger hinauszuschiebenden Maßnahmen einen festen Boden zu gewinnen, erachten die Verbündeten Regierungen es für geboten, die Stärke der Marine und den Zeitraum, in welchem diese Stärke erreicht werden soll, gesetzlich festzulegen. Zu diesem Zwecke wird Ihnen eine Vorlage behufs verfassungsmäßiger Beschlußnahme zugehen."

Über die Bedeutung der gesetzlichen Festlegung unseres Kriegschiffsbestandes, wie sie hier im vorletzten Satze angekündigt wird, ist von den ersten Tagen an viel geschrieben und gesprochen worden. Manche harte Anfeindungen hat er zuerst, viel Bewunderung später erfahren. Heute wissen wir ebensogut wie das Ausland, was Deutschland dem Gesetze verdankt. In der scheinbaren Einfachheit des Gedankens lag seine Größe; denn eben dadurch konnte er weite Kreise erfassen. Bauprogramme hatte es schon vorher gegeben, neu aber war hier die selbsttätige Erneuerung des schwimmenden Materials nach Ablauf einer bestimmten Lebensdauer. Über die Notwendigkeit oder Entbehrlichkeit eines einzelnen Kreuzers zu einem bestimmten Zeit-

Digitized by Google

punkte ließ sich immer rechten und feilschen; jetzt hieß es zu einer Angelegenheit von zeitgeschichtlicher Bedeutung Stellung nehmen und Farbe bekennen. In dieser Weise aber ein Problem vor das Volk zu stellen, beweist nicht nur staatsmännische Weisheit der Führenden, sondern bedeutet auch politische Erziehung für die Nation. Den Deutschen hatte solch ein Erziehungsmittel seit Jahren gefehlt. Schließlich mußte jedenfalls der Gedanke einleuchten und hat in der Tat den Sieg über Zweifel und Gegnerschaft davongetragen, daß es von höchstem Nutzen war, für die Stetigkeit unserer Politik und Finanzwirtschaft, für die schiffbauliche Entwicklung und die Mitarbeit der beteiligten Industrien, nicht zum mindesten für den personellen und militärischen Ausbau unserer Marine selbst, wenn die Flotte unabhängig von vorübergehenden Strömungen und Stimmungen ihren Weg gehen konnte.

Das erste Flottengesetz forderte einen verwendungsbereiten Bestand von 17 Schlachtschiffen, 8 Küstenpanzerschiffen, 9 Großen und 26 Kleinen Kreuzern, ferner eine Materialreserve von 2 Schlachtschiffen, 3 Großen und 4 Kleinen Kreuzern; auf den ganzen Sollbestand waren die bereits vorhandenen Schiffe in Anrechnung zu bringen. Das noch Fehlende sollte bis zum Ablauf des Rechnungsjahres 1903 fertiggestellt werden. Der Indiensthaltungsplan, der in der Vorlage ebenfalls enthalten war, sah vor, daß etwa die Hälfte der Flotte stets in Dienst zu sein, der andere Teil als Reserve zu dienen hatte. Der Personalbedarf wurde dementsprechend festgelegt.

Am 28. März 1898 wurde nach harten Kämpfen das Gesetz in dritter Lesung vom Reichstage angenommen. Die „Grenzboten" trafen das rechte Wort, wenn sie damals schrieben: „Unermüdlich, nicht abgeschreckt durch böswillige und unverständige Kritik, ist der Kaiser seit Jahren bemüht gewesen, das Verständnis und die Sympathien für die Marine, deren bester Kenner er ist und die ihn mit begeisterter Hingebung verehrt, in immer weitere Kreise zu tragen und die Vorlage vorzubereiten. Er darf deshalb von der Erneuerung der Flotte sagen, was vor nunmehr fast 40 Jahren Wilhelm I. von der Heeresorganisation sagte: »Sie ist mein eigenstes Werk.«"

In dem oben angeführten Abschnitte der Thronrede vom 30. November 1897 war von vornherein zum Ausdruck gebracht, daß unsere Seemacht gewissermaßen eine Funktion unserer weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Interessen sein müsse. Daraus ergab sich, daß die gesetzliche Grundlage für den Ausbau unserer Flotte, bei aller Wahrung des Prinzips, nichts unveränderlich Starres sei. Schon die Ereignisse der unmittelbar folgenden Zeit veränderten die internationale Gesamtlage und ließen die Bedeutung militärischer Seegeltung in neuem Lichte erscheinen. Wir brauchen nur an den spanisch-amerikanischen Krieg, die Wirren in Samoa, den südafrikanischen Feldzug und Faschoda zu erinnern. Es galt, den neuen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Die Begründung des Flottengesetzes von 1898 hatte ausdrücklich betont: „Größeren Seemächten gegenüber hat die Schlachtflotte lediglich die Bedeutung einer Ausfallflotte"; uns im Rate der Weltmächte zu Worte zu verhelfen, dazu konnte sie nicht ausreichen. Die Flottennovelle von 1900 forderte rund eine Verdoppelung des ganzen schwimmenden Materials; nämlich für die Schlachtflotte 2 Flottenflaggschiffe und 4 Geschwader zu je 8 Linienschiffen, 8 Große und 24 Kleine Kreuzer, für den Auslandsdienst 3 Große, 10 Kleine Kreuzer und als Materialreserve 4 Linienschiffe, 3 Große, 4 Kleine Kreuzer. Eine große Zahl alter Schiffe war auf den Sollbestand anzurechnen,

Digitized by Google

bis zum Jahre 1920 sollten sie ersetzt werden. Die Begründung der Novelle enthielt jene Sätze, die die ganze Welt aufhorchen ließen. „Um unter den bestehenden Verhältnissen Deutschlands Seehandel und Kolonien zu schützen, gibt es nur ein Mittel: Deutschland muß eine so starke Schlachtflotte besitzen, daß ein Krieg auch für den seemächtigsten Gegner mit derartigen Gefahren verbunden ist, daß seine eigene Machtstellung in Frage gestellt wird. Zu diesem Zweck ist es nicht unbedingt erforderlich, daß die deutsche Schlachtflotte ebenso stark ist als die der größten Seemacht, denn eine große Seemacht wird im allgemeinen nicht in der Lage sein, ihre sämtlichen Streitkräfte gegen uns zu konzentrieren. Selbst wenn es ihr aber auch gelingt, uns mit großer Übermacht entgegenzutreten, würde die Niederkämpfung einer starken deutschen Flotte den Gegner doch so erheblich schwächen, daß dann trotz des etwa errungenen Sieges die eigene Machtstellung zunächst nicht mehr durch eine ausreichende Flotte gesichert wäre. Um das gesteckte Ziel: Schutz unseres Seehandels und unserer Kolonien durch Sicherung eines Friedens in Ehren zu erreichen, sind für Deutschland nach Maßgabe der Stärkeverhältnisse der großen Seemächte und unter Berücksichtigung unserer taktischen Formationen zwei Doppelgeschwader vollwertiger Linienschiffe mit dem notwendigen Zubehör an Kreuzern, Torpedobooten usw. erforderlich." —

Es geschah, was noch vor wenigen Jahren niemand zu hoffen gewagt hätte: Auch dieses Gesetz wurde vom Reichstage angenommen, und zwar mit noch größerer Stimmenmehrheit als die Vorlage von 1898. Ein französisches Fachblatt aber gab damals die Stimmung im Auslande bezeichnend wieder, wenn es schrieb: „Ja, das ist ein großer persönlicher Erfolg; denn der Kaiser hat sich persönlich der Schöpfung dieser Flotte gewidmet, und zwar mit einer Zähigkeit, mit einer Zielstrebigkeit und mit einer Willenskraft, die allen als Beispiel dienen kann, die für Frankreichs Seemacht sorgen oder sorgen sollten. Im Parlament haben alle Betrachtungen und alle Besorgnisse der Feinde einer Politik großen Stiles nichts vermocht gegen den festen, hartnäckigen Willen, den er zeigte. Und jetzt ist er zum Ziele gelangt! Deutschland ist nun eine große Seemacht; freilich ist es noch nicht die zweite. Wir überragen es noch. Aber wer weiß, was uns morgen bevorsteht?"

Die Novelle von 1900 hatte ursprünglich noch eine Forderung für Auslandskreuzer enthalten; die Marineverwaltung hatte sie schließlich wegen heftigen Widerstandes im Reichstage drangegeben, um nicht das ganze Gesetz zu gefährden; aber von vornherein erklärte der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, daß dieser Verzicht nur ein vorläufiger sei und nur einen Aufschub bis zum Jahre 1906 bedeuten könne, für das nach der Bauverteilung ihre Stapellegung ohnedies erst vorgesehen war. Die Novelle von 1906 brachte dann diese Ergänzung in der Form von 6 Panzerkreuzern, deren Gesamtzahl dadurch auf 20 stieg. — In einer dem Etat beigefügten Denkschrift wurde ferner die Erhöhung des Sollbestandes der Torpedoboote von 96 auf 144 vorgesehen und ein entsprechend erweiterter Ersatzbauplan festgelegt. Etwas anderes aber, was das Jahr 1906 brachte, war wichtiger. Der Kaiser hatte es bei der Eröffnung des Reichstages am 28. November 1905 mit kurzen, fast unscheinbaren Worten angekündigt. „Des weiteren sehen sich die Verbündeten Regierungen gezwungen, Ihnen eine erhebliche Vergrößerung der durch den Marineetat von 1905

Digitized by Google

geforderten Linienschiffe und Großen Kreuzer vorzuschlagen, damit unsere deutschen Schiffe nicht an Gefechtskraft hinter den Schiffen anderer Staaten zurückbleiben." Das bedeutete, finanziell und politisch, nicht wenig. Als die Kostenberechnung für die Novelle von 1900 aufgestellt wurde, war es der Grundsatz der Marineverwaltung, daß unsere Schiffe sich an der unteren Grenze der zulässigen Größe zu halten hätten. Nun kam der Großkampfschiff-Bau, den Deutschland mitmachen mußte, wollte es sich nicht schachmatt setzen lassen. Die Beschränktheit unserer Hafen- und Kanalanlagen, finanzielle und technische Hinderungsgründe mußten das Mitgehen ganz außerordentlich erschweren. Die deutsche Marine stand wieder vor einem Wendepunkt ihrer Entwicklung. Aber ihr wurde der Weg gewiesen, der sie davor bewahrte, wieder zur Bedeutungslosigkeit herabzusinken. Der Entschluß, sich nicht wieder in den Hintergrund drängen zu lassen, war von offenbarer Tragweite; erst durch ihn wurden unserer Marine dauernde Lebensfähigkeit und die Möglichkeit gegeben, ein Gewicht in der Wagschale internationaler Politik zu sein.

In gleicher Richtung, nämlich auf Erhöhung der Kampfkraft des einzelnen Schiffes hin, bewegte sich die Novelle von 1908. Das Lebensalter der Linienschiffe wurde von 25 auf 20 Jahre herabgesetzt, die Zahl der Neubauten von 1908 bis 1911 dadurch von 7 auf 12 und gleichzeitig die Bausumme für ein Schiff den Fortschritten des Kriegschiffbaues entsprechend erhöht. Die Novelle wurde vom Reichstage ohne Debatte angenommen. Keinen schöneren Triumph seiner Politik konnte der Kaiser sich wünschen.

Das Jahr 1912 schließlich brachte dann einen letzten Schritt vorwärts; es handelte sich bei dieser jüngsten Ergänzung des Flottengesetzes vornehmlich um eine Steigerung des Nutzeffektes der vorhandenen Streitkräfte durch einige organisatorische Umgestaltungen. In erster Linie hatte es sich wegen des durch die dreijährige Dienstzeit bedingten starken Personalwechsels und der damit verbundenen militärischen Nachteile als wünschenswert herausgestellt, einen größeren Teil der Linienschiffsverbände als bisher in dauernder Bereitschaft zu halten. Dementsprechend wurden an Stelle der 2 Flottenflaggschiffe, 4 Geschwader und 4 Schiffe der Materialreserve (insgesamt 38), unter Aufgabe der Materialreserve, für die Zukunft gefordert: 1 Flottenflaggschiff und 5 Geschwader (insgesamt 41 Schiffe), von den letzteren sollten 3 dauernd in Dienst sein. Gleichzeitig wurde die Zahl der Unterseeboote gesetzlich auf 72 festgelegt. Eine beträchtliche Personalvermehrung war Hand in Hand damit vorgesehen.

Es ist nicht müßig, diese Entwicklung auch im Spiegel ausländischen Urteils zu betrachten. Vergessen ist die einstige verächtliche Bezeichnung der deutschen Flotte als „Willy's toy" — Wilhelms Spielzeug. Jetzt erwähnt der Erste Lord der englischen Admiralität „mit Gefühlen höchster Bewunderung das wundervolle Werk", das nach seiner Ansicht „immer als eine der eindrucksvollsten und denkwürdigsten Offenbarungen angesehen werden muß, welche deutsche Voraussicht, Entschlossenheit und Tatkraft jemals der Welt dargeboten haben". Soviel Kurzsichtigkeit und Unpassendes auch in den zwei Worten „Willy's toy" enthalten war, eins geht klar aus ihnen hervor: daß man auch in England den Kaiser als den Schöpfer der Flotte erkannt hatte.

Beim Ausbau unserer Seerüstung war stets der Grundsatz maßgebend gewesen, daß die schwimmenden Streitkräfte den Kern des Ganzen bilden, während Küsten-

Digitized by Google

befestigungen ebenso wie Werften und Häfen nur als Mittel zum Zweck dienen. An dieser Erkenntnis festzuhalten war wesentlich, weil auf ihr das Flottengesetz überhaupt aufgebaut war. Und davon abgesehen wäre jede Zersplitterung der Kräfte am Anfang verderblich geworden. In weiten Kreisen wurde das nicht verstanden; Broschüren und Aufsätze forderten als das Nächstliegende beschleunigte Verstärkung unserer Küstenwerke, um hierdurch den Schutz unserer Flußmündungen und der großen Werte, die dahinter lagen, zu gewährleisten. Es drohte Gefahr, daß in der öffentlichen Meinung, ja selbst in den Köpfen von Fachleuten, Verwirrung entstand. Doch der Kaiser war zu sehr bewandert in den Lehren der seekriegsgeschichtlichen Vergangenheit, als daß er sich hätte beeinflussen lassen; die Marine kam auch über diesen drohenden Zwiespalt hinweg. Schrittweise aber wurden alle jene Hilfsmittel, die zur Unterhaltung und Erneuerung der Flotte im Frieden, zu ihrem Schutz und ihrer Aufnahme im Kriege dienen, so gefördert, wie es der Entwicklung des Schiffsmaterials entsprach. Heute sind auch auf diesem Gebiete Werke geschaffen, die in ihrer Großzügigkeit überall Bewunderung erregen. Der Ausbau von Helgoland und Wilhelmshaven, die Erweiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals und der Werften, die Befestigungen auf Borkum und Wangeroog, an der Jade und der Elbmündung, alles das sind hinreichend Beweise dafür, daß nichts verabsäumt worden ist, was auf diesem Gebiete zu tun war.

* * *

Die deutsche Flotte ist, wie jede militärische Organisation, in erster Hinsicht ein Kriegswerkzeug. Was sie leisten wird, wenn der Ruf an sie ergeht, darüber im voraus etwas sagen zu wollen, geziemt sich nicht. Nur das dürfen wir aussprechen, daß sie für den Ernstfall Zuversicht hegen darf, wenn sie an das denkt, was für sie getan worden ist in den letzten Jahrzehnten, und an die Summe von fleißiger Arbeit, die in ihr steckt. — An dieser Stelle nun haben wir, um das Ergebnis der Kaiserlichen Flottenpolitik abschließend zu würdigen, mit wenigen Worten noch auf das hinzuweisen, was sie als Friedenswerkzeug für Deutschlands Gegenwart und Zukunft bedeutet.

Wir wiederholen zunächst das oft Gesagte und Allbekannte, daß sie heute unentbehrlich ist zum Schutze unserer überseeischen Interessen, zur Aufrechterhaltung der Ruhe in unseren Schutzgebieten, als Bindeglied mit dem Deutschtum draußen. In Ost- und Westafrika, in der Südsee, in Mittelamerika, im Fernen Osten und im Mittelmeer ist ihr Eingreifen nötig gewesen und hat gute Früchte getragen. Aber nicht minder wichtig, wiewohl niemand im Einzelfalle davon gesprochen oder geschrieben hat, ist oft die bloße Anwesenheit unserer Flotte gewesen, Aufruhrgelüste erstickend, noch ehe sie aufflammten, Handel und Wandel durch die Sicherung der Ruhe neu belebend, Achtung erweckend vor der Macht des fernen Deutschen Kaisers. Das halbzivilisierte Ausland glaubt nur das, was es vor Augen sieht, und ein Kriegschiff ist zum mindesten immer etwas Handgreifliches. Aber wir glauben auch, daß unsere Schiffe, wo immer sie erschienen sind, nicht nur als Machtmittel das Ansehen des Heimatlandes erhöht haben, daß sie vielmehr auch durch das Verhalten ihrer Besatzungen dazu beigetragen haben, den hohen Ruf deutscher Gesittung und Manneszucht zu verbreiten und zu heben.

Digitized by Google

In Fragen der großen Politik entscheidend mitzuwirken, ist, rein äußerlich und aus der Ferne betrachtet, der Marine bisher nicht zuteil geworden. Aber wer näher zusieht, wird doch gewahr werden, daß ihr Einfluß auf den Gang der Ereignisse seit geraumer Zeit zu spüren gewesen ist und fortdauernd steigt. Nicht umsonst hält der weitaus größte Teil unserer heimischen Verbände unablässig die Wacht vor den Toren unserer Küsten, und die viel erwähnte Wendung von dem „silent pressure of sea power" ist kein leeres Schlagwort. Für unsere äußere Politik ist und bleibt unsere Flotte, wenn man von allen Einzelheiten absieht, eines der Machtmittel mehr — und kein geringes —, ohne die eine starke Führung der Reichsgeschäfte nicht möglich wäre. Es mutet seltsam an, wenn gelegentlich auch im eigenen Lande der Marine vorgeworfen wird, sie sei durch ihr Wachstum eine Herausforderung seegewaltiger Nachbarn, dadurch eine Gefährdung der Ruhe und eine Erschwerung diplomatischer Arbeit. Niemals wird eine Machtvermehrung Deutschlands von den nichtverbündeten Großmächten freudig begrüßt werden. Aber im unvermeidlichen, ewigen Wettstreit der Völker, wie er den Inhalt aller Geschichte ausmacht, muß jeder für sich stehen. Ein Verzicht lediglich dem andern zu Liebe hieße Furcht. Macht, in rechter Weise eingesetzt, kann der Staatskunst nur dienlich sein.

Vom Standpunkte der inneren Politik aus betrachtet, ist ein Umstand hervorzuheben, den der Kaiser von Anbeginn an erkannt und betont hat, der Umstand nämlich, daß unsere Flotte sichtbarer und kräftiger als irgendeine andere Organisation die Reichseinheit verkörpert. Es gibt keine Einrichtung sonst im Reiche, in der alle Bundesstaaten in gleicher Weise zusammengefaßt und beteiligt sind — mit ihren Stammesangehörigen, ihren Geldmitteln, ihrer öffentlichen Anteilnahme —, wie es in der Flotte der Fall ist. Während im Landheere den Bundesstaaten für ihre Kontingente manche Sonderrechte geblieben sind, schwindet jeder Unterschied auf dem Kriegschiff, das Söhne aus allen deutschen Gauen in seinem Rumpf vereinigt. Die Marine kennt keine andere Flagge, keine andere Kokarde als die schwarz-weiß-rote. Tagtäglich stehen hier „Preußen" und „Hessen", „Thüringen" und „Rheinland", „Hamburg" und „München" in stolzer Reihe beieinander. So hat unsere Flotte die Aufgabe erfüllt, die einst schon, vor mehr als einem halben Jahrhundert, von den glühendsten Vaterlandsfreunden ihr zugedacht war, als in der Paulskirche zu Frankfurt am Main zuerst der Traum des neu zu errichtenden Reiches geträumt wurde: Sie ist zum machtvollsten Bilde der deutschen Einheit geworden.

Auf das Wirtschaftsleben und die Industrie im Inlande hat der Ausbau der Flotte unaufhörlich befruchtend gewirkt; unübersehbar ist die Zahl derer, denen der Kriegsschiffbau Arbeit und Brot geliefert hat. Das Geld, das die Werften empfangen, „flutet in tausend Kanälen durch das ganze Reich nach allen Himmelsrichtungen bis in entlegene Dörfer hinein, um mit seinem metallischen Zauberklange die dort in der Ferne produzierenden Geister und Kräfte zur Mitarbeit an dem Ausbau der Kriegsschiffe zu rufen". Eine immer steigende Zahl von Privatbetrieben wird durch die mannigfaltigen sonstigen Bedürfnisse der Flotte in Nahrung gesetzt; Bekleidung und Verpflegung der Mannschaften, Lieferungen von Instrumenten, Büchern und Karten, Hafenbauten aller Art beschäftigen dauernd Scharen von Arbeitskräften. Viel Arbeitsgelegenheit schaffen bleibt aber ein wesentlicher Teil der Sozialpolitik. So sind jeden-


Digitized by Google

falls, auch in rein materieller Hinsicht, die Aufwendungen, die unsere Flotte erfordert, keine verlorenen; es darf im Gegenteil als sicher gelten, daß ein Abbrechen der Aufwärtsbewegung unserer Marine, wenn es heute einträte, eine schwere Erschütterung unseres Wirtschaftslebens und Arbeitsmarktes bedeuten würde.

Und schließlich noch ein letztes, allgemeines. Alljährlich bringt die Flotte tausende deutscher Landeskinder als Besatzungen der Kriegschiffe auf die See hinaus. Keine bessere Erziehung ist denkbar für den Charakter, die Gesinnung und Geistesbildung; hier fällt jedem auch im kleinsten Wirkungskreise Verantwortung zu für Menschenleben und Material, hier werden Eigenschaften erworben, die für das ganze Leben des Mannes fortwirken, hier dehnt sich manch einem der Horizont zu größeren Weiten. Schwach ist nur der Strom, der so zwischen dem deutschen Volkstum und dem Meere immerwährend in Umlauf gesetzt ist, aber durch seine stete Erneuerung muß er schließlich doch in die Tiefe dringen. Und das wissen wir alle: Deutschland, so lange eingeengt in kleinen Grenzen, kann etwas brauchen vom selbstbewußten, klaren Seefahrergeiste des alten Hollands, an dessen Überlieferungen unser Kaiser mit tiefer historischer Berechtigung so gern anknüpft. Es beginnt sich zu verwirklichen, so hoffen wir, was der Herrscher unermüdlich verkündet hat und was der Rembrandt-Deutsche einst in die Worte kleidete: „Die See befreit von der Sklaverei wie von der Barbarei. Mit der politischen und geistigen Freiheit kommt den Völkern auch immer der Purpurschein echter Vornehmheit; jene, wie diese, die innere wie äußere Hoheit des Lebens ist vorzugsweise den Seevölkern beschieden: Griechen, Venetianer, Engländer, Niederländer beweisen es. Mögen es auch die Deutschen beweisen." Die Marine hat ihr Teil daran, wenn wir diesem Ziele zusteuern. Dem Kaiser aber gebührt das Verdienst, wenn mehr und mehr die Jugendkraft unseres Volkes, hinausblickend über die nahen Mauern des heimischen Stadtbezirkes, es recht versteht, das stolze Wort: „Mein Feld ist die Welt!"

* * *

An den Märzabenden in Wilhelmshaven, die S. M. der Kaiser seit einer Reihe von Jahren regelmäßig im Kreise der Marineoffiziere zubringt, schallt ihm nach der Gewohnheit beim Eintritt in den Saal das Lied von der „Wacht am Rhein" entgegen, freudig, zuversichtlich:

. . . **„Wir alle wollen Hüter sein!"** . . .

Dieses Gelöbnis erneuern wir am heutigen Tage, denn es enthält unseren Dank. Möge es, auch im lauten Jubel der Festesfreude noch vernehmbar, unserem Kaiser heute ans Ohr klingen!

Digitized by Google

# Zur Entwicklung der auswärtigen Politik in den letzten 25 Jahren.

Von Graf E. Reventlow.

Die Geschichte der auswärtigen Politik eines Landes und damit die Entwicklung der internationalen Beziehungen, das Wirken der Diplomatie und alle einschlägigen Ereignisse während eines bestimmten Zeitraumes sachlich einwandfrei zu schildern und zu charakterisieren, ist schon an sich eine der schwierigsten Aufgaben der Geschichtsschreibung. Die Öffnung der Geheimarchive, die Benutzung von Aufzeichnungen und Denkwürdigkeiten leitender Männer oder solcher, die ihnen nahegestanden haben, werden mit Recht als notwendige Bedingungen für die Möglichkeit einer in die ursächlichen Zusammenhänge und in die Tätigkeit der einzelnen Persönlichkeiten eindringenden Geschichtsschreibung betrachtet. Die Bedingungen pflegen aber erst einzutreten, wenn der fragliche Zeitraum so weit von der Gegenwart entfernt ist, daß keine Fäden mehr unmittelbar aus ihm in sie hineinführen, weder durch das Dasein der Persönlichkeiten selbst, noch durch das selbsttätig sich weiterknüpfende Kausalnetz. Es ist also mehr als eine captatio benevolentiae, wenn zu Anfang dieser Betrachtung auf die Schwierigkeit, ja Unmöglichkeit, tatsächlich einwandfreier Schilderung eines Zeitraumes hingewiesen wird, der vor fünfundzwanzig Jahren mit dem Regierungsantritte Kaiser Wilhelms II. begann und mit dem heutigen Tage schließt. Weder sind hier die ursächlichen Zusammenhänge in ihrem eigentlichen Wesen und Wirken erforschlich, noch, vor allem, ist ihre Wirkung und Wirksamkeit vielfach auch nur annähernd abgeschlossen. Und in der wachsenden Kompliziertheit der internationalen Beziehungen und ihrer Entwicklung, zumal aber in der gegen früher beispiellosen Schnelligkeit und Plötzlichkeit des Auftauchens neuer Fragen und Momente wirtschaftlicher wie politischer Natur — in allem dem liegt von vornherein enthalten, daß der Schilderer und Kritiker eine weitgehende Bescheidung üben und sich häufig versagen muß, nach den Wurzeln und Wirkungen eines Vorganges auch nur zu suchen, weil die bekannten Ereignisse und Tatsachen nicht geeignet sind, ihm als Wünschelrute jene Adern und Quellen zu zeigen, und die Kombination eine zu unsichere Brücke zu bilden pflegt.

Die vergangenen fünfundzwanzig Jahre sind überaus reich an Änderungen und Verschiebungen in der Gruppierung der Mächte der politischen Welt gewesen. Diese Verschiebungen gaben, wenn wir die letzten fünfundzwanzig Jahre unter dem Gesichtspunkte der deutschen Politik betrachten und als Standort für uns als Beobachter den deutschen Boden wählen, ihr um so mehr das bezeichnende Gepräge, als das Deutsche Reich keine Kriege innerhalb dieses Zeitraumes geführt hat, welche sonst die selbstverständlichen Abschnitte für den rückblickenden Betrachter hätten bilden müssen. Im übrigen drängt sich eine, wenn auch rohe Gliederung des Zeitraumes, während dessen Kaiser Wilhelm II. regiert, besonders auf: Es lassen sich ohne Gewaltsamkeit zwei Hauptperioden unterscheiden, nämlich: die Zeit der deutschen Ohnmacht zur



Digitized by Google

See und der vergeblichen Versuche, sie zu beheben; und dann die Zeit der werdenden deutschen Seemacht. Es ist ein geschichtlicher Zufall, daß heute, am fünfundzwanzigsten Jahrestage, und von ihm aus gemessen, diese beiden Perioden ungefähr gleich lang sind; gleichfalls, daß ungefähr mit dem gegenwärtigen Zeitpunkte dem Anscheine nach eine neue Periode einzusetzen beginnt: nämlich die Anerkennung der deutschen Seemacht als eines wirksamen politischen Faktors auch seitens solcher Mächte, die ihrer Geschichte und ihrer Anschauungsweise nach von vornherein zu einer solchen Anerkennung, sei es auch nur de facto, wenig geneigt sind.

Das während der ersten Jahre der Regierung des Kaisers bedeutendste Ereignis in den internationalen Beziehungen der Mächte auf dem europäischen Festlande war die französisch-russische Annäherung und das sie krönende Bündnis. Den Anlaß zu diesem Ereignisse bildete die Nichterneuerung des deutsch-russischen Rückversicherungsvertrages, dessen Abschließung dem Fürsten Bismarck noch im Jahre 1888 gelungen war, zu einem Zeitpunkte, wo nach einer Periode damals beispielloser Verhetzung durch französische und dänische Intrigen das Vertrauen zur Ehrlichkeit und Friedlichkeit der deutschen Politik in St. Petersburg zurückgekehrt war. Es sei nur kurz an die Audienz des Fürsten Bismarck beim Zaren Alexander III. erinnert, die dem deutschen Reichskanzler Gelegenheit gab, Dokumente als Fälschungen zu beweisen, die man dem Zaren als Beweisstücke für eine Doppelzüngigkeit der deutschen Politik in die Hände gespielt hatte. Der Rückversicherungsvertrag war also geschlossen worden, aber die starken deutsch-feindlichen Strömungen in Rußland blieben und ebenso die schon seit Jahren von französischen Staatsmännern meist über Kopenhagen rührig und geschickt betriebene Annäherungspolitik an Rußland. Als dann Graf Caprivi sich, nach seinem eigenen Ausspruch, nicht in der Lage sah, auf eine Erneuerung des ablaufenden Rückversicherungsvertrages einzugehen, weil die damit verbundene Politik einerseits Österreich-Ungarn, andererseits Rußland gegenüber zu kompliziert sei, da kam, was kommen mußte, mit einer gleichsam chemischen Notwendigkeit: die russisch-französische Annäherung und schließlich das Bündnis. Daneben wirkte auch die Caprivische Polenpolitik auf russische Verstimmung gegen Deutschland hin.

Gleichzeitig entwickelte sich eine deutsch-englische Annäherung, die sich um so charakteristischer aus der damaligen europäischen Lage abhebt, wenn man sich erinnert, daß das Verhältnis Großbritanniens Frankreich wie Rußland gegenüber in gleichem Maße wenig freundlich war. Einen erkennbaren Ausdruck fand diese Annäherung unter anderem im Frühjahr 1890, den wohl niemand vom damaligen deutschen Übungsgeschwader vergessen hat: Als nach der Hochzeit der Prinzessin Sophie von Preußen mit dem griechischen Thronfolger die deutsche Panzerdivision und das englische Mittelmeergeschwader den Piräus verließen, wehte im Topp der „Hohenzollern" die Flagge des „Admiral of the Fleet", und in dieser Eigenschaft ließ Kaiser Wilhelm das britische Mittelmeergeschwader evolutionieren. Es war die Zeit, wo es in der deutschen Marine sehr wenig zu evolutionieren gab und das Stärkeverhältnis der beiden Flotten ungefähr 1:5 war. Darin lag die Schwäche der deutsch-englischen Freundschaftsbeziehungen, unter deutschem Gesichtspunkte betrachtet. Freilich, wenn das Paradoxon gestattet ist, eine unschätzbare Errungenschaft für die Stärke der

Digitized by Google

deutschen Seerüstung hat gerade ihre damalige Schwäche dem Deutschen Reiche gebracht: die Insel Helgoland. Ein zur See starkes, ja nur überhaupt leistungsfähiges Deutsches Reich hätte sicherlich die Insel von Großbritannien nicht erhalten, denn es hätte als möglicher Gegner zur See gegolten. Das tat das Deutschland von 1890 nicht, und deshalb galt dem britischen Parlamente Helgoland auch nur als das „sentimental island". Über die Bedeutung dieses Erwerbes für Deutschland zu sprechen ist hier nicht der Ort, und es ist auch nicht nötig, weil sie jetzt allgemein anerkannt ist, hüben wie drüben. Ob die Abtretung der afrikanischen Tauschwerte an Großbritannien nötig war, ob die deutschen Unterhändler die Insel um einen geringeren Preis hätten haben können, läßt sich einwandfrei für den Außenstehenden nicht entscheiden. Sicher ist nur, daß die Schaffung eines seemächtigen Deutschen Reiches durch den Besitz Helgolands bedingt wurde.

Das deutsch-englische Verhältnis mußte, besonders wenn man es als Dauerbeziehung damals vielleicht zu gestalten hoffte, an der außerordentlichen Ungleichheit der militärischen Machtverhältnisse bei beiden Mächten kranken. Der britischen Politik war es in erster Linie, alter Überlieferung entsprechend, darum zu tun, die militärische Kraft des Deutschen Reiches auf dem Festlande je nach dem britischen Bedürfnisse gegen Rußland oder gegen Frankreich ausspielen zu können. Der deutschen Politik stand mit der englischen Flotte kein ähnlicher Gegenwert in Aussicht. Es lag Großbritannien damals, Anfang der neunziger Jahre, genau ebenso fern wie vorher, sich zum Förderer deutscher Kolonialpolitik und weltwirtschaftlicher Ziele des Deutschen Reiches zu machen; ja noch ferner, denn die russisch-französische Annäherung hatte die Stellung des Deutschen Reiches auf dem Kontinent mehr exponiert, also weniger günstig gestaltet. England befand sich im Stadium seiner gewaltigsten kolonialen Ausbreitung, seine Flotte beherrschte nach der Durchführung des Naval Defence Act die Lage. Deutschland hatte keine nennenswerte Flotte, eine höchst unvollkommene Küstenverteidigung, seine Beziehungen zu den Zweibundmächten Frankreich und Rußland waren nicht günstig; kurz, für eine deutsch-englische Freundschaft war, von deutscher Seite gesehen, die Partie zu ungleich. Politische Freundschaften können nur dann von Dauer sein, wenn beide Teilhaber Vorteile daraus erzielen, oder zum mindesten auf ihre Kosten dabei kommen.

Deutsche Versuche, mit Frankreich in ein freundschaftlicheres Verhältnis zu gelangen, scheiterten, während die deutsch-russischen Beziehungen sich in der Folge wieder besserten, besonders, nachdem die deutsche Politik nach dem Ende des chinesisch-japanischen Krieges ein Zusammengehen mit Rußland und Frankreich im Fernen Osten schuf und dadurch Japan hinderte, seinen Sieg so auszunutzen, wie es wünschte. Ob jene Stellungnahme der deutschen Politik und der Stellung des Deutschen Reiches solche Vorteile gebracht hat, daß sie die Nachteile der japanischen Stimmung aufwogen, mag dahingestellt sein. Jedenfalls leistete die deutsche Politik Rußland einen außerordentlichen Dienst. Neun Jahre später sind dann freilich weltgeschichtliche Ereignisse über jene Intervention der drei europäischen Festlandmächte hinweggegangen. Wahrscheinlich fallen in eben jene Zeit die Anfänge des späteren englisch-japanischen Bündnisses. Für Rußland aber begann die Zeit seiner ostasiatischen Ausdehnung und in engster ursächlicher Verbindung mit dieser eine überaus tätige und folgerichtige

Digitized by Google

Flottenbaupolitik. Japan rüstete zu Lande und zur See, still und energisch, von keiner anderen Macht richtig beurteilt. In den Vereinigten Staaten begannen sich die Anfänge des Imperialismus zu regen, sie brachten in der Folge, ungeachtet japanischen Protestes, — Japan hat heute noch nicht das Besitzrecht der Union anerkannt — die Inseln der Hawaiigruppe an sich.

Wir befinden uns hier, nach Mitte der neunziger Jahre, an einem Punkte, den man, wenn nicht als Wendepunkt, so doch als einen wichtigen Etappenpunkt auf dem Wege der deutschen Politik bezeichnen kann. Graf Caprivi stand, wie er selbst oft genug betont hat, den kolonialen Erwerbungen und Bedürfnissen des Deutschen Reiches, ja dem weltpolitischen und damit auch, ohne es zu wollen, dem weltwirtschaftlichen Gesichtspunkte ohne Verständnis gegenüber. Während der gleichen Periode fand in Italien nach der unglücklichen Schlacht an der Adua der Zusammenbruch der Crispischen Politik statt, und nachher eine gewisse Annäherung zwischen Italien und Frankreich, welche durch die Beendigung des langen Zollkrieges zwischen den beiden Mächten und den Abschluß eines Handelsvertrages bedingt war.

Der Nachfolger des Grafen Caprivi, Fürst Hohenlohe, nahm im Reichstage schon sehr bald nach seinem Amtsantritte Gelegenheit, als seinen Standpunkt zu betonen, daß das Deutsche Reich der Kolonien und damit einer aktiven Kolonialpolitik bedürfe. Demselben Standpunkte gab der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Freiherr von Marschall, verschiedentlich lebhaften Ausdruck. In dieselbe Zeit fiel die auf den Besitz Südafrikas zielende Politik Großbritanniens, im besondern des Kolonialsekretärs Joseph Chamberlain, und es ergab sich mit großer Schnelligkeit ein scharfer englisch-deutscher Gegensatz, da Fürst Hohenlohe und Freiherr von Marschall amtlich den Standpunkt vertraten, daß die Unabhängigkeit der Burenrepubliken ein wesentliches Interesse des Deutschen Reiches darstelle. Im Dezember 1895 erfolgte unter den Auspizien Cecil Rhodes der Einfall des Dr. Jameson in die südafrikanische Republik. Dr. Jameson wurde mit seinen Leuten von den wachsamen Buren gefangen, und der deutsche Kaiser sandte sein bekanntes Telegramm in den ersten Januartagen des Jahres 1896 an den Präsidenten Krüger.

Es lautete: „Ich spreche Meinen aufrichtigsten Glückwunsch aus, daß es Ihnen, ohne an die Hilfe befreundeter Mächte zu appellieren, mit Ihrem Volke gelungen ist, in eigener Tatkraft gegenüber den bewaffneten Scharen, die als Friedensstörer in Ihr Land eingebrochen sind, den Frieden wieder herzustellen und die Unabhängigkeit des Landes gegen Angriffe von außen zu wahren." Der Sturm, den diese Depesche in England hervorrief, ist bekannt. Genau genommen wandte sie sich lediglich gegen Dr. Jameson, dessen Einfall auch in England nicht gerechtfertigt werden konnte; ferner ließ die Depesche durchblicken, daß die südafrikanische Republik auf fremde Hilfe nicht hätte rechnen können. Drittens aber betonte sie die Unabhängigkeit der Burenstaaten, während die englische Auffassung war, daß sie unter britischer Souzeränität ständen. Die britischen Regierungsblätter äußerten sich einmütig sehr erbittert, teilweise drohend. Man werde diese Depesche nicht vergessen. Heute, wo die leidenschaftliche Erregung jener Jahre hüben und drüben längst verflogen, wo die damalige südafrikanische Frage längst gegenstandslos geworden ist, wird man jene landesübliche Auffassung endgültig zu den Akten legen müssen, daß

Digitized by Google

die Krüger-Depesche die Ursache der späteren englisch-deutschen Spannungen und Reibungen gewesen sei. Richtiger wird man sie wohl eher als einen Anlaß bezeichnen, der eine schon seit längerer Zeit vorhandene und leise wachsende Stimmung zum offenen Ausbruche brachte. Man darf gerade in diesem Stimmungszusammenhange nicht vergessen, daß ungefähr um die gleiche Zeit eine bedeutende englische Zeitschrift den nachher viel angeführten Ausspruch tat: Deutschland sei die einzige europäische Macht, die man ohne Risiko zur See vernichten könne. Daß gerade eine solche Macht sich erlaubte, wenn auch nur auf die indirekteste Weise, die südafrikanische Frage mit einem gewissen Interesse und kritisch zu betrachten, das war wohl einer der Hauptgründe für den unverhältnismäßigen Lärm, welchen die Krüger-Depesche hervorrief. Die zahlreichen gegen Deutschland gerichteten Presseäußerungen jener Tage bestätigen diese Auffassung um so mehr, als sie unausgesetzt und mit denkbar großem Nachdrucke auf die deutsche Handelsrivalität als eine kommende furchtbare Gefahr für England einerseits hinweisen, anderseits auf die Schutzlosigkeit des deutschen Überseehandels, der deutschen Kolonien und überseeischen Interessen. Die zweite Hälfte der neunziger Jahre bringt zugleich Gipfel wie Ende jenes ersten Zeitabschnitts, den wir eingangs als den der völligen Ohnmacht des Deutschen Reiches zur See bezeichnet haben. Beinahe in jedem politischen Ereignisse bis dahin tritt ausdrücklich oder nicht die halb erstaunte, halb unwillige Frage hervor: „Was wollt ihr mit euren überseeischen Gedanken und mit dem Steigen eurer überseeischen Beziehungen, da ihr sie doch nicht schützen könnt?"

Fürst Bülow äußerte sich während des Burenkrieges im Reichstage über die Depesche u. a. folgendermaßen: „. . . ebensowenig haben wir beabsichtigt, durch jenes Telegramm unsere Politik für immer, in omnes casus et eventus, in saecula saeculorum, festzulegen". Überaus bezeichnend ist, daß dem Vernehmen nach der französische Botschafter zu London während jener englisch-deutschen Spannung der britischen Regierung gesagt haben soll: Frankreich habe nur einen Feind auf der Welt, und der sei Deutschland. England könne danach seine Politik einrichten. Also trotz des starken englisch-französischen Gegensatzes jener Jahre war es für die französischen Staatsmänner selbstverständlich, einen etwaigen englisch-deutschen Konflikt als erwünschten Anlaß zu einem Revanchekriege zu benutzen. Auch das zeigt, wie das damalige Frankreich davon überzeugt war, daß ein Angriff des zur See übermächtigen Englands auf das zur See wehrlose Deutschland einen französischen Sieg zu Lande wahrscheinlich machen werde.

In den nächsten Jahren entwickelten sich dann die Verhältnisse zum Burenkriege. Im Oktober 1899 stellte der Präsident Krüger sein Ultimatum, und Lord Salisbury bezeichnete die Lage kurz und prägnant dahin: Jetzt müsse sich entscheiden, ob Südafrika unter holländischer oder englischer Herrschaft sein werde. Darum handelte es sich tatsächlich, aber nicht allein darum, sondern um Englands Stellung und Zukunftshoffnungen in Afrika überhaupt. Der Burenkrieg führte Großbritannien in eine schwere militärische und politische Krisis hinein. Das britische Volk hat sie durch eine hohe nationale Kraftleistung nach innen und nach außen überwunden: Die südafrikanische Frage wurde ein für allemal im Sinne der englischen Herrschaft erledigt, und selten in der Geschichte hat sich die entscheidende Bedeutung der See-

Digitized by Google

herrschaft für Großbritannien so gewaltig und dabei so geräuschlos gezeigt und betätigt, wie während des Burenkrieges und damit zugleich während der Boxerunruhen. Ein englisches Blatt konnte mit Wahrheit sagen, daß es trotz der starken Beanspruchung durch den Burenkrieg in Großbritanniens Hand gelegen habe, den europäischen Festlandmächten ihre Transporte nach dem Fernen Osten zu verbieten.

Dort war inzwischen das Deutsche Reich durch die 1897 erfolgte Pachtung von Kiautschou stärker und ausdrücklicher interessiert worden als vorher. Dieser vielbesprochene Schritt der deutschen Politik liegt nunmehr bald sechzehn Jahre zurück, und, wie in so vielen anderen Fällen, so hat auch hier die Zeit mit ihrem gewichtigen Urteile allen tendenziösen Voraussetzungen, Voraussagen und Kombinationen über die deutschen Absichten in China ein Ende gemacht. Kiautschou sollte damals wie heute den Stützpunkt für die deutschen Kriegschiffe im Fernen Osten, die Eingangspforte für deutschen Handel und ihm dienstbaren deutschen Einfluß im chinesischen Reiche bilden und durch die Wirkung dieses Einflusses auf Erhaltung und Stärkung des Reiches der Mitte wirken, nicht auf Schwächung und Teilung. Die bald darauf folgende russische Erwerbung der Spitze der Halbinsel von Liautung mit Port Arthur und Dalny verfolgte andere Zwecke, nämlich vor allem die Schaffung einer starken machtpolitischen Grundlage Rußlands im Fernen Osten. Port Arthur und Wladiwostok sollten die Endpunkte der russischen Basis bilden, koreanische Häfen die Mitte; der Zweck war Herstellung der russischen Suprematie in den ostasiatischen Gewässern, zunächst auf Kosten Großbritanniens und Japans. Großbritannien pachtete den Hafen von Wei-hai-wei. Die Erwerbung dieser drei Stützpunkte: Kiautschou, Port Arthur und Wei-hai-wei entsprang also drei ganz verschiedenen Gründen; denn Wei-hai-wei bedeutete für Großbritannien nichts weiter als die praktische Anwendung jenes einmal vom Fürsten Bülow im Reichstage ausgesprochenen Wortes vom Prinzip der Gegengewichte. Wei-hai-wei sollte ein Gegengewicht bilden in machtpolitischer Beziehung, zumal im Hinblick auf Absichten, die man fälschlich der deutschen Kiautschoupolitik unterstellte und bei der russischen Politik mit Sorge voraussah. Es ist anders gekommen; denn der russischen Sorge wurde Großbritannien durch Japan ledig, und hinsichtlich der deutschen Absichten und Pläne sah man bald ein, daß ein Irrtum auf britischer Seite vorgelegen hatte. Wei-hai-wei ist — ganz abgesehen von der Ortswahl — nicht zu einer weiteren Entwicklung gelangt, weil eben die Voraussetzungen nicht zutrafen, die zur Pachtung des Hafens geführt hatten.

Rußland baute seine sibirische Bahn und führte sie der Länge nach durch die Halbinsel Liautung bis zu seinem neuen Kriegshafen Port Arthur und dem als eisfreien Handelshafen des Fernen Ostens geplanten Dalny. In Europa wurde unter starker Zuhilfenahme ausländischer Schiffbauindustrie der planmäßige Ausbau der russischen Flotte mit aller Energie fortgeführt, um so schnell wie möglich russische Seeherrschaft im Fernen Osten, gestützt auf Wladiwostok und Port Arthur, sicherzustellen. Jedes neue fertige Kriegschiff trat ohne weiteres den Weg nach dem Fernen Osten an. Gleichzeitig waren die russisch-englischen Beziehungen schlecht, und der russische Vormarsch auf Indien stand auf der politischen Tagesordnung im Vordergrunde der Erörterung.

Damals war die Auffassung weit verbreitet, daß die Auflösung des chinesischen

Digitized by Google

Reiches unmittelbar bevorstehe und man sich dranhalten müsse, wenn es nach dem bekannten — übrigens nicht auf China gemünzten — Ausspruche des Fürsten Bülow zur Teilung des Kuchens ginge. Neben den inneren Zuständen im Reiche der Mitte war vor allem das Vordringen Rußlands durch seine Eisenbahnen maßgebend. Es folgte im Jahre 1900 der Boxeraufstand mit nachdrücklichem militärischem Vorgehen der Mächte zu Wasser und zu Lande. Rußland nahm die Gelegenheit wahr, sich der Mandschurei zu bemächtigen, und rückte mit der ihm eigenen stetig vordringenden Kraft auf Korea vor. 1902 trat dann das große, eine neue Epoche der internationalen Politik bezeichnende Ereignis ein: die Schließung des ersten englisch-japanischen Bündnisses; die europäische und die asiatische Inselmacht verbündeten sich gegen das europäisch-asiatische Kontinentalreich. Japan erhielt die Rückenstärkung, die es brauchte, um den Kampf für seine nationale Zukunft führen zu können. Er wurde mit dem Jahre 1904 begonnen. Die Frage der Mandschurei und Koreas bildete den Anlaß. Anderthalb Jahre später war die Frage der Vorherrschaft im Fernen Osten entschieden, Japan sah sich nach Vernichtung der russischen Flotte, nach Zurückdrängung der in mehreren Schlachten unterlegenen russischen Armeen im unbestrittenen Besitze der Suprematie. Das englisch-japanische Bündnis wurde gleichzeitig auf eine breitere und festere Grundlage gestellt, und der Inhalt des Vertrages zeigte die merkwürdige Perspektive einer Verteidigung des englischen Indiens durch japanische Soldaten. Im Augenblicke aber des höchsten japanischen Triumphes erschien schon, wenn auch zunächst nur als unbestimmte Andeutung, der Gegensatz zu der neuesten Weltmacht, den Vereinigten Staaten, über dem Horizont. Japanische Politiker erblickten bereits damals ein Omen in der Tatsache, daß die Friedensverhandlungen mit Rußland in einem amerikanischen Hafen gepflogen wurden und Japan die so brennend notwendige Kriegsentschädigung nicht brachten. In dieselbe Zeit fiel eine öffentliche Äußerung des Admirals Dewey: Es sei höchste Zeit gewesen, die Japaner zum Frieden zu veranlassen, da die Stellung Japans sonst zu mächtig geworden wäre. Diese Äußerung, als eine von vielen, ist gerade für einen Rückblick wie diesen von Wichtigkeit; die Untersuchung ihrer sachlichen Berechtigung kann dabei ganz außer Betracht bleiben. Die nächsten acht Jahre standen für Japan im Zeichen des Geldmangels und der finanziellen Abhängigkeit vom Auslande. Manche großen Pläne politischer und militärischer, hauptsächlich maritimer Natur mußten zurückgestellt werden; man empfand in dem zuerst mit Begeisterung begrüßten erweiterten Bündnisse mit Großbritannien schon bald eine Fessel, die abzustreifen der Geldmangel und seine Folgen unmöglich machten.

Die Vereinigten Staaten hatten mit der Jahrhundertwende unter der drängenden Führung Roosevelts den Bau einer großen Flotte in Angriff genommen. Es zeigte sich bald, nachdem die ersten Kinderkrankheiten in der Schiffbauindustrie und der Marine selbst vorbei oder unbedeutender geworden waren, daß die Flotte der Vereinigten Staaten die größte des Stillen Ozeans sein werde. In die gleiche Zeit fällt der Beginn des von den Vereinigten Staaten beschlossenen Panamakanalbaues. Unter Roosevelt war ein neuer Staat Panama entstanden, dieser schloß mit den Vereinigten Staaten den Hay-Bunau-Varilla-Vertrag ab, kraft dessen, in Ergänzung des Hay-Pauncefote-Vertrages, der Kanal nunmehr gänzlich, auch

Digitized by Google

militärisch, volles Eigentum der Vereinigten Staaten wurde. Diese Verträge verwirklichten das vom früheren Staatssekretär Hayes geschriebene Wort, der Kanal müsse ein Stück amerikanischer Küstenlinie bilden. Demnächst ist das große Werk fertig. Seine militärische und politische Bedeutung wird davon abhängen, inwieweit die Vereinigten Staaten der Aufgabe gerecht werden, durch Ausgestaltung ihrer Flotte, ihres Heeres und der Küstenbefestigungen zu verhindern, daß aus ihm ein Angriffs- und letzten Endes ein Schwächepunkt wird.

Im Zusammenhange mit den außerhalb der Vereinigten Staaten sich zu jener Zeit abspielenden Weltereignissen ist es von einer nicht zu vergessenden Bedeutung und gleichzeitig ein Beispiel entschlossenen Erfassens einer vielleicht nicht wiederkehrenden Gelegenheit, wie die Vereinigten Staaten die Bindung und zeitweilige Schwächung Großbritanniens durch den südafrikanischen Krieg benutzten, um den Clayton-Bulwer-Vertrag durch den Hay-Pauncefote-Vertrag zu ersetzen, der nach einjährigem diplomatischen Kampfe die bisherigen englischen Rechte und die Verpflichtung, den Kanal nicht zu befestigen, beseitigte. Die Krönung bildete dann der genannte Hay-Bunau-Varilla-Vertrag.

Wie es angesichts der politischen Lage in Europa, angesichts auch der völligen deutschen Ohnmacht zur See eine realpolitische Selbstverständlichkeit war, beobachtete das Deutsche Reich während des Burenkrieges Zurückhaltung und Neutralität. Wir erinnern uns aus jenen Zeiten der für das Schicksal der Buren stark eingenommenen deutschen Volksstimmung einer unserem Kaiser zugeschriebenen Äußerung: „Großbritannien an der Niederwerfung der Burenstaaten zu hindern, würde für Deutschland ungefähr dasselbe bedeuten, wie ein mit voller Kraft rennendes Pferd durch Wedeln mit einem Taschentuche aufhalten zu wollen". Im Jahre 1908 erschien in der „Deutschen Revue" ein viel bemerkter und bedeutsamer Artikel von „einem Wissenden", der die diplomatische und politische Lage während des Burenkrieges charakteristisch durch die Feststellung beleuchtete: Damals habe Rußland die Anregung zu einer Intervention Europas ergehen lassen. Fürst Bülow habe zur Bedingung jeder positiven Stellungnahme des Deutschen Reiches dazu die gegenseitige Verbürgung des Besitzstandes der europäischen Festlandmächte untereinander gemacht. Damit sei in Petersburg der Vorschlag von vornherein als gescheitert betrachtet worden, weil man als selbstverständlich betrachtete, daß kein französisches Ministerium sich noch 24 Stunden halten werde, wenn es sich auf den Standpunkt des Frankfurter Friedens stellte. Wenn man heute die damalige Lage und Handlungsweise des Deutschen Reiches und seiner Politik richtig würdigen will, so ist es unmöglich, an diesem vielleicht nur ganz kurzen Meinungsaustausche zwischen Petersburg und Berlin vorbeizugehen: Das Deutsche Reich sollte vorgeschickt werden gegen Großbritannien, vorgeschickt werden von zwei Festlandsmächten, die beide auch große Seemächte waren, beide weitgreifende Ausdehnungspläne hauptsächlich in Ostasien verfolgten; zwei Mächten, die miteinander verbündet waren und dieses Bündnis geschlossen hatten, in erster Linie, um gegen das Deutsche Reich, dann gegen den Dreibund und gegen Großbritannien stärker da zu stehen. Das Deutsche Reich seinerseits war damals weit entfernt, eine Seemacht zu sein, wieweit, geht recht bezeichnend aus der Tatsache hervor, daß um 1900 nach Entsendung der „Brandenburg"-Klasse in die ostasiatischen Gewässer die deutsche

Digitized by Google

heimische Flotte nur zwei dienstbereite Linienschiffe aufwies. Im umgekehrten Verhältnis zu dieser Schutzlosigkeit stand das deutsche Schutzbedürfnis in Gestalt der gewaltig anschwellenden Seeinteressen, des Kolonialbesitzes und der eigenen Küsten. Die Leiter der deutschen Politik haben ohne Zweifel die Antwort sehr genau vorher gewußt, als sie jene Bedingung stellten, es müsse eine gegenseitige Anerkennung des Besitzstandes in Europa vorausgehen. Damals wie heute bedingte die absolute Ablehnung Frankreichs, den europäischen Besitzstand anzuerkennen, nicht nur die Natur der deutsch-französischen Beziehungen, sondern bis zu einem sehr hohen Grade auch die Gruppierung der europäischen Mächte. Kein nüchterner deutscher Staatsmann konnte unter solchen Umständen auch nur entfernt daran denken, das Deutsche Reich zum Vorkämpfer einer Politik zu machen, wie Rußland sie vorschlug.

Das Deutsche Reich befand sich beim Ausbruch des Burenkrieges zwischen den beiden Flottengesetzen. Das erste war in der Ausführung. Ein Jahr vor dem Beginn des Burenkrieges hatte der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts in der Verhandlung seiner Vorlage gesagt: „1904 wird die deutsche Flotte aufhören eine quantité négligeable zu sein." Jetzt schrieb man 1899, und um die Jahrhundertwende erschien die Novelle zum Flottengesetze, welche den Sollbestand der deutschen Flotte rund zu verdoppeln bestimmt war. Wir stehen hier also am Beginn der zweiten Hauptepoche der Regierung Kaiser Wilhelms II., nämlich in der Zeit, wo erfolgreiche Anstrengungen beginnen, aus dem Stande der Ohnmacht zur See hinauszugelangen. Betrachten wir die Lage, wie sie damals in Europa den Machtverhältnissen zur See nach bestand, etwas näher:

Die Flotte Frankreichs war, quantitativ betrachtet jedenfalls, noch die zweite der Welt, die Flotte Rußlands befand sich, wie schon erwähnt wurde, im konsequent geförderten Wachsen, ihr Schwerpunkt wurde aber mit jedem Jahre mehr in den Fernen Osten gerückt. Die Flotten Österreich-Ungarns und Italiens standen der Frankreichs gegenüber sehr erheblich zurück. Die englische Mittelmeerflotte beherrschte die Lage im Mittelländischen Meer völlig, die Front gegen die französische gerichtet. In Frankreich war das Schlagwort vom stillen französisch-englischen Kampfe um die Herrschaft im westlichen Mittelmeere auf der Tagesordnung, die alte und die junge Schule stritten sich, ob Frankreich die britische Macht besser durch Kreuzerkrieg und Torpedobootskleinkrieg oder durch Linienschiffe bekämpfen könne. Noch war aber die Pelletansche Periode nicht angebrochen, noch stand das Linienschiff an erster Stelle, und durch das Lanessansche Flottengesetz von 1900 schien nicht nur die Herrschaft, sondern auch die bauliche Entwicklung des Linienschiffes für die Zukunft gesichert zu sein. Die Lage im Mittelländischen Meere wurde, wie gesagt, durch die britische Flotte, oder, wenn man will, durch den britisch-französischen Gegensatz bestimmt. Zur Beurteilung des Systems der Gegengewichte auf den europäischen Gewässern jener Zeit ist es aber von besonderer Bedeutung, daß der Schwerpunkt der britischen Flotte durchaus im Mittelländischen Meere lag. Ein zweites Kraftzentrum befand sich in Ostasien; dazu kamen das Kanalgeschwader und das Kreuzergeschwader, deren Zweck war, den atlantischen Seestreitkräften Frankreichs nicht nur die Wage zu halten, sondern ihnen ein Übergewicht entgegenzustellen. Erst nach dem Beginn des neuen Jahrhunderts zeigten sich die ersten Anfänge der britischen Heimatsflotte, zunächst in

Digitized by Google

Gestalt zeitweiser Vereinigung der Küstenwachtschiffe als „Reservegeschwader" usw. Die Heimatflotte ist dann im Laufe der Jahre sprungweise angewachsen. Der Burenkrieg und zeitlich im Verein mit ihm die ostasiatischen Ereignisse von 1900 zeigten aber selbst in der schwersten Periode, welche Großbritannien seit vielen Jahrzehnten durchgemacht hatte, seine von den übrigen Mächten durch ihre tatsächliche Politik anerkannte Ozeansuprematie.

1899 hatte Großbritannien sich der französischen Ausdehnung durch den Sudan und im Niltale in schroffer Weise entgegengestellt. Der Fall von Faschoda, gekennzeichnet durch die beiden Namen Marchand und Kitchener, führte zum Aufwerfen der Machtfrage durch Großbritannien und bedeutete somit nicht nur einen Höhepunkt der britisch-französischen Spannung, sondern einen Zustand der gegenseitigen Beziehungen, der chronisch geworden zu sein schien. Frankreich gab nach, weil seine Seemacht weder an sich imstande, noch auch bereit genug war, es auf den Kampf ankommen zu lassen. Die „Schmach von Faschoda" wurde zum Schlagwort in Frankreich, und der Englandhaß der Bevölkerung schien immer entschiedener werden zu sollen. Schon aber sehen wir Delcassé als Minister des Auswärtigen den Plan einer französisch-britischen Annäherung hegen. Bereits im November 1898 erklärte er an V. Berard: „Ich möchte nicht von hier scheiden, ich möchte nicht diesen Ministerfauteuil verlassen, ohne gutes Einvernehmen (la bonne entente) mit England hergestellt zu haben." Es ist heute vielleicht mehr denn je an der Zeit, das Typische im Umschwunge der französischen Politik hervorzuheben, zumal weil sie nunmehr anderthalb Jahrzehnte sich mit wachsendem Eifer in jener von Delcassé zuerst autoritativ angestrebten Richtung bewegt. Es ist uns wohl bekannt, daß schon früher, ja auch in der Bismarckschen Periode schon, eine Annäherung an England, sogar eine französisch-russisch-englische Tripleentente anzubahnen versucht wurde; aber neben anderen Gründen konnten diese Strömungen deshalb nie dauernde werden, weil französischerseits starke Selbsttäuschungen über die maritime Kraft Frankreichs bestanden hatten. Diese wurden jäh vernichtet durch den Fall von Faschoda; dazu mag die Erwägung gekommen sein, daß man an der russischen Flotte, angesichts der ostasiatischen Politik des Zarenreiches, in Europa keinen genügenden Rückhalt haben werde. So ist es ohne weiteres erklärlich, daß der Fall von Faschoda mit dem Höhepunkte der Spannung zugleich den Beginn ihrer Lösung bildete, nämlich durch die tatsächliche Anerkennung des englischen Sieges, der englischen Überlegenheit überhaupt. Darin war der dauernde Verzicht auf eine selbständige Weltpolitik und auswärtige Politik überhaupt gegeben. Wer die letzten fünfzehn Jahre der Politik Frankreichs und ihrer Entwicklung mustert, wird die entscheidende Bedeutung des Falles von Faschoda, die enge ursächliche Verbindung des Verzichtes auf Selbständigkeit der auswärtigen Politik mit der Unzulänglichkeit der Flotte bestätigt finden. Eine zweifellos unbewußte, aber darum nicht weniger vorhandene Resignation größten Maßstabes lag bei jener politischen Kursänderung Frankreichs von 1898 auch in der stillschweigenden Anerkennung der Unmöglichkeit, je eine Flotte zu erreichen, welche im Gegensatze zu englischen Standpunkten politisch und militärisch eingesetzt werden könnte. Dazu kam das von Anfang an bewußte Streben der Delcasséschen Politik, günstige Vorbedingungen für einen Revanchekrieg gegen Deutschland auf diese Weise zu schaffen, in einer Zeit, wo — ganz akademisch gesprochen — für eine

Digitized by Google

selbständige überseeische und Weltpolitik Frankreichs einzig und allein ein Zusammenschluß mit Deutschland nützlich und wirksam hätte sein können. — Jene französische Resignation trat nach außen in den ersten Jahren freilich um so weniger hervor, als das Lanessansche Flottengesetz noch unter der Parole „Faschoda" betrieben wurde, und in Volk und Presse ziemlich allgemein die Auffassung herrschte, man müsse unter allen Umständen die Flotte nach Stärke und Schlagfertigkeit so weit bringen, daß sie einen Kampf mit der britischen nicht zu fürchten brauchte. In der Folgezeit jedoch zeigte sich die Gebundenheit der französischen Marschroute um so deutlicher.

In der ersten Hälfte des Jahres 1899, kurz nach Beginn des Burenkrieges, fiel jene Anregung Chamberlains, die er öffentlich in einer Rede zu Leicester zum Ausdruck brachte, nämlich die Anregung eines engen britisch-deutsch-amerikanischen Zusammengehens. Wir sind nicht in der Lage, auf die Geschichte der diesen Plan betreffenden Verhandlungen oder Vorbesprechungen einzugehen. Fürst Bülow hat im Laufe der dann folgenden Monate verschiedentlich im Reichstage die deutsch-englischen Beziehungen berührt, und man darf vielleicht annehmen, daß er auf die Chamberlainschen Anregungen und die sich daran schließenden öffentlichen Erörterungen in Großbritannien Bezug nahm, wenn er wiederholt betonte, gute deutsch-englische Beziehungen seien nur auf der Basis der Gleichberechtigung, voller Gegenseitigkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme möglich. Wir wissen nicht, bis zu welchem Grade Besprechungen wegen eines deutsch-englischen Einvernehmens oder gar eines Bündnisses damals stattgefunden haben; man kann aber die in Deutschland von Zeit zu Zeit verbreitete Version ohne weiteres beiseite legen, daß wegen irgend einer geringfügigen Nebenfrage, chinesischer Zollfragen oder ähnlichem, die Verhandlungen sich zerschlagen hätten. Jene Gleichberechtigung und Gegenseitigkeit, die Fürst Bülow mit allem Rechte als die einzig mögliche Grundlage guter deutsch-englischer Beziehungen hinstellte, ist zwischen zwei Großmächten nun einmal nur dann möglich, wenn auch hinsichtlich der Wehrkraft zwar nicht notwendig im Sinne des Wortes eine Gleichheit herrscht, jedoch auf alle Fälle ein Verhältnis, das sich nicht einfach mit den Worten: „Hier Macht, dort Ohnmacht" charakterisieren läßt. Wir begannen unsere Betrachtung mit der Erinnerung an jenes Bild, als das kleine deutsche Geschwader und die mächtige englische Mittelmeerflotte aus dem Piräus hinausgedampft waren und die britische Admiralsflagge auf der „Hohenzollern" wehte: damals stand auf der einen Seite Macht, auf der anderen Ohnmacht, die gewünschte Politik gegenseitigen Einvernehmens ließ sich nicht halten, weil die Partie zu ungleich war. Das letzte Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts brachte in seiner zweiten Hälfte alle jene weltgeschichtlichen Schulbeispiele für die Bewertung der Seemacht nicht nur, sondern auch für die von Bündnissen und Einverständnissen. Es fiel das Wort, das im Laufe des neuen Jahrhunderts für die Bemessung der deutschen Seemacht eine so überaus bezeichnende Bedeutung gewonnen hat, das Wort von der Möglichkeit einer Vernichtung der deutschen Flotte ohne Risiko. Man nahm sich in Deutschland vor, das Risiko zu schaffen. Gerade während die Grundlagen hierzu in Gestalt der beiden Flottengesetze gelegt waren und wurden, während aber noch die maritime Ohnmacht des Reiches im vollen Maße bestand, kam jene Chamberlainsche Anregung, die ohne Zweifel ebensowohl durch den Buren-

Digitized by Google

krieg, der eben begonnen hatte, beeinflußt wurde als auch durch die wenig guten Beziehungen Großbritanniens zu Frankreich und zu Rußland. Man war zu weit von der Parität entfernt, und ein durch Entente oder Bündnis damals mit Großbritannien verbundenes Deutschland würde nicht auf seine Kosten gekommen sein, sondern die von Bismarck so oft erörterte Rolle des festländischen Degens für Großbritannien, des starken und dummen Kerls, der für den andern dessen Händel ausficht, gespielt haben. Von der deutschen Reichsleitung wurde aber der richtige, wenn auch besonders unter dem Gesichtspunkte der auswärtigen Politik und Diplomatie keineswegs dornenlose Weg beschritten: zur See das Risiko zu schaffen, die politische Selbstständigkeit unter allen Umständen und nach allen Seiten aufrecht zu erhalten. Man wird sich schwerlich mit der These auf falschem Wege befinden, daß auch heute das Risiko zur See noch nicht geschaffen worden wäre, wenn jener von Chamberlain angestrebte Bund auf der Grundlage eines Trugschlusses von dem Wesen „gegenseitiger Ergänzung" zustande gekommen wäre. In der tatsächlich befolgten Politik des Deutschen Reiches lag also keinerlei Feindseligkeit gegen Großbritannien, sondern, ganz allgemein gesprochen, nur die richtige Wahl des Weges zur Erhaltung der politischen Selbständigkeit. Der vielfach mißverstandene Begriff der Bündnisfähigkeit ist häufig mit der deutschen Flottenfrage in Verbindung gebracht worden. Wir möchten ihn hier so auffassen: Fähig zum Bündnisse oder zu einem engen Einvernehmen mit einer großen Seemacht kann nur eine zweite große Seemacht sein, und zwar derart, daß sie den Begriff der Bündnisfähigkeit nicht im landläufigen Sinne darauf bezieht, ob die andere Macht sie für bündnisfähig hält, sondern ob sie selbst mit Sicherheit darauf rechnen kann, fähig zu sein, aus einem solchen Bündnisse keine Fessel, sondern eine Quelle politischer und wirtschaftlicher Erfolge werden zu lassen. Das ist also die Kernfrage: Bin ich stark genug?

1902 bestieg König Eduard VII. den Thron. Der Burenkrieg wurde beendet, und zugleich erreichte die imperialistische Werbetätigkeit Chamberlains ihren Höhepunkt. Wirtschaftlich freilich machte sie Fiasko; der reichsschutzzöllnerische Gedanke Chamberlains fand keine Mehrheit, sondern führte zur Spaltung der unionistischen Partei eben in dieser Frage. Der imperialistische Gedanke, in rein politischem und militärischem Sinne verstanden, hat jedoch mit gelegentlichen Schwankungen und kleinen Rückschlägen ununterbrochen seine Entwicklung genommen, ohne auch durch den Kabinettswechsel im Jahre 1905/1906 Abbruch zu erleiden. Um die Jahrhundertwende noch zahlte Australien unter Seufzen einen ganz kleinen jährlichen Beitrag für die Indiensthaltung des australischen Geschwaders in den dortigen Gewässern. Keine zehn Jahre später bauten Australien und Neuseeland ihre Dreadnoughts und drängten ihrerseits zu politischen Organisationen unter dem Gesichtspunkte imperialistischer Einheit. Aus den Kolonialkonferenzen der neunziger Jahre und der ersten Jahre des neuen Jahrhunderts wurden die Reichskonferenzen. Gewiß haben auch noch die letzten Reichskonferenzen bei weitem nicht die weitgehenden Wünsche der führenden englischen und kolonialen Imperialisten erfüllt, und es ist zum mindesten eine offene Frage, ob eine solche Erfüllung nach der Natur der Dinge überhaupt möglich ist. Das wäre Sache einer besonderen Untersuchung. Ein allgemeiner zusammenfassender Rückblick kann, wie

Digitized by Google

gesagt, nur feststellen, daß der imperialistische Gedanke im Laufe der letzten anderthalb Jahrzehnte Umfang und Formen angenommen hat, wie sie sich vorher vielleicht nur vereinzelte weitschauende Staatsmänner, z. B. Sir Charles Dilke, träumen ließen. Der fruchtbare neue Gedanke, der den Imperialismus gerade in den Kolonien zu so unerwarteter Entwicklung gelangen ließ, war der folgende. Ursprünglich war das schematische Bild eines großbritischen Imperiums: England mit London als Kopf, ihm nachgeordnet, unter sich gleich geordnet, die selbstregierenden Kolonien. Die Verwirklichung dieses Gedankens fürchteten die Kolonien; denn in ihr erblickten sie das Aufhören ihrer Selbständigkeit, den allmählichen Verlust ihrer Rechte und den Zwang zu Leistungen für das Oberhaupt, auch wenn sie nicht in ihrem eigenen Interesse lagen. In London selbst hatte man, je weiter die Entwicklung vorschritt, nicht nur kein Vertrauen zur Verwirklichung dieses Gedankens, sondern man fürchtete ihn als ein Sprengmittel selbst der bestehenden losen großbritischen Einheitlichkeit. An seine Stelle trat das neue Schema: Großbritannien, als erster unter gleichen, gleich mit den selbstregierenden Kolonien, London politischer und diplomatischer Vereinigungspunkt; über allem, gleichsam als gedachter Brennpunkt, das Reich (the empire). Ihm, dem Reiche, sollen Mutterland und Kolonien gleichermaßen dienstbar sein, ihre Sonderinteressen und Sonderwünsche für die Erhaltung und für das Wohl des großen Ganzen unterordnen. Es liegt auf der Hand, daß damit die vielfachen Bedenken nicht wichen und nicht weichen, daß das Mutterland sich bei jeder Gelegenheit auf den Standpunkt stellen könnte: „l'empire c'est moi". Aber dadurch wird die Kraft dieser neuen imperialistischen Formel, wenn auch von Zeit zu Zeit und bald in dieser, bald in jener Kolonie verdunkelt, nicht ausgelöscht. Das zeigen seit vier Jahren besonders die kanadischen Verhältnisse und Vorgänge. Man kann freilich Ergebnisse der imperialistischen Entwicklung des Großbritischen Reiches heute nur mit großer Vorsicht festlegen; auch ist nicht zu sagen, wieweit die neuen imperialistischen Zusammenhänge einer etwa vom Fernen Osten ausgehenden Erschütterung des politischen Gleichgewichtszustandes gewachsen sein würden. Zudem bleibt die Grundlage für die imperialistischen Bestrebungen immer noch außerordentlich schmal, die Geldleistungen der selbstregierenden Kolonien an das Mutterland für den Bau von Dreadnoughts bilden noch den leichtesten und bequemsten Teil imperialistischer Betätigung, solange Geld da ist. Im übrigen bedingen sie keine Aufopferung des einzelnen zugunsten des Ganzen, keinen Verzicht auf irgendwelche Selbständigkeit, kein politisches oder wirtschaftliches Entsagen irgendwelcher Art. Man soll deshalb gerade unter dem imperialistischen Gesichtspunkte bei aller gerechtfertigten Anerkennung die Dreadnoughtgaben nicht überschätzen. Neben der Bereitwilligkeit zu Geldbeiträgen, die zum großen Teil auch ein Ausdruck des Schutzbedürfnisses und der Besorgnis vor einer ostasiatischen Gefahr ist, neben der, mehr ideell empfundenen Begeisterung für den Weltreichsgedanken als solchen zeigt die Entwicklung der letzten anderthalb Jahrzehnte die selbstregierenden Kolonien als demokratische Gemeinwesen von gewaltiger Bodenfläche, überaus spärlicher Bevölkerung und großen wirtschaftlichen Aussichten, jede von festem Vertrauen auf eine gewaltige wirtschaftliche Zukunft beseelt. Keines dieser großen Gemeinwesen hat eine nennenswerte Armee und weder das Bedürfnis noch auch die Möglichkeit, eine solche anzuschaffen, keines von ihnen ist als solches zu

Digitized by Google

Lande oder zu Wasser tatsächlich bedroht. Das alles sind nicht gerade Vorbedingungen günstiger Natur für die Bestrebungen der extremen Imperialisten, ein großbritisches Imperium als wirtschaftliche, als politische und militärische Einheit, als Kriegsverband entstehen zu lassen.

Der imperialistische Zusammenschluß des britischen Mutterlandes und seiner Kolonien war vor zehn Jahren in Deutschland vielfach eine Art Schreckgespenst, wirtschaftlich, politisch und militärisch. Heute hat man schon längst, und wohl nicht nur in Deutschland, das ungeheuer Verwickelte der wirtschaftlichen Seite des imperalistischen Problems erkannt, und es ist kaum zu bezweifeln, daß es über kurz oder lang auch hinsichtlich der politischen und militärischen Seite der Fall sein wird. Es liegt nur in der Natur der Sache, daß gerade deshalb diese Gebiete zum Tummelplatze aller denkbaren Kombinationen und der beliebten politischen Voraussagen geworden sind. Der Rückblick auf die bisherige Entwicklung zeigt nur, daß die Frage dauernd in Fluß bleibt, daß gewisse Fortschritte gemacht worden sind, von denen man aber nicht sagen konnte, daß sie politische Arbeit, wirtschaftliche und politische Bewegungsfreiheit für das Deutsche Reich beeinträchtigt oder ihm Zukunftsaussichten verbaut hätten. Die Kolonialdreadnoughts bedeuten selbstverständlich eine Vermehrung der Seestreitkräfte, die alle Berücksichtigung verdient, aber weniger unter dem politischen als unter dem rein militärischen Gesichtspunkte.

Das liberale Kabinett, zunächst durch Mr. Campbell Bannerman geführt, gab Südafrika die Selbständigkeit eigener Regierung, und im Jahre 1910 schlossen sich die sämtlichen britischen Kolonien des südlichen Afrika zu einem großen Gemeinwesen zusammen. Der Burenkrieg hatte damit seinen Abschluß erhalten; die Vereinigten Staaten von Südafrika haben sich durch den Mund ihrer führenden Männer kräftig und ausnahmslos als Anhänger des imperialistischen Gedankens ausgesprochen und, so weit es an ihnen lag, auch betätigt. Ein Gegenstand britischer Sorge ist dagegen Indien geblieben.

Um die Jahrhundertwende gesellte sich zum Gedanken des imperialistischen Zusammenschlusses aller der Teile des Erdballes, die „auf der Karte rot sind", das Bedürfnis einer Knüpfung enger politischer Beziehungen mit anderen Mächten. Wie wir gesehen haben, machte das englisch-japanische Bündnis den Anfang, wie es heißt, nachdem Japan vergeblich in St. Petersburg die Anknüpfung eines Bündnisses oder Abkommens versucht hatte. Es folgte unter den persönlichen Auspizien König Eduards die Annäherung an Frankreich, wo, wie erwähnt wurde, schon seit dem Herbst 1898 Delcassé seine Politik auf die Schaffung guter und enger Beziehungen mit Großbritannien eingestellt hatte. Mit bemerkenswerter Geschwindigkeit verschwand der alte Englandhaß in der französischen Bevölkerung und der öffentlichen Meinung, und im April 1904 wurde das vielbesprochene Marokkoabkommen zwischen Großbritannien und Frankreich geschlossen: Die beiden Mächte erkannten gegenseitig ihre Stellungen in Marokko bzw. in Ägypten an; daneben band ein geheimes Abkommen die beiden Mächte zu gegenseitiger weitgehender Unterstützung für den Fall, daß die Entwicklung Marokko oder Ägypten als Streitfrage in den Bereich der europäischen Politik zöge.

Damit begann der Zeitabschnitt der europäischen Politik, der im Zeichen Marokkos stand. Es ist nicht erforderlich, die Einzelheiten dieser Geschichte, die bis vor

Digitized by Google

anderthalb Jahren mit geringen Unterbrechungen ständig den Gegenstand europäischer Erörterung bildete, zu wiederholen. Als der für das Deutsche Reich von Anfang bis zu Ende maßgebende Gesichtspunkt ist festzustellen, daß die amtliche Politik des Deutschen Reiches in keinem Augenblicke jener sich über beinahe acht Jahre erstreckenden Zeit an den Erwerb Marokkos — ganz oder teilweise — gedacht hat. Von Tanger bis Agadir ist, ganz allgemein gefaßt, der Gesichtspunkt maßgebend gewesen: Ohne Beteiligung des Deutschen Reiches nicht über Marokko verfügen zu lassen und dem Handel die marokkanische Tür offen zu halten. In der ersten Phase ist das versucht worden auf der Basis der Integrität und Unabhängigkeit Marokkos, in der zweiten und letzten auf der Basis des französischen Protektorats über Marokko. Die Zulassung dieses Protektorates bildete die Ursache und Bedingung zur Forderung einer Entschädigung in Mittelafrika, die das Gebiet der Kolonie Kamerun erheblich vergrößert, seine Ausläufer an den Kongo und dessen Nebenflüsse herangeführt hat, unter gleichzeitiger Dämpfung des ehedem unbeschränkten französischen Vorkaufrechtes für den Fall, daß Belgien wünschen sollte, sich seines Kongogebietes ganz oder teilweise zu entäußern.

Der Verlauf der Entwicklung der Marokkoangelegenheit hat wiederholt zu europäischen Krisen geführt, die ohne Ausnahme das charakteristische Gepräge hatten, daß Marokko, ganz oder zu einem Teile, den Decknamen für die Krisis hergeben mußte, während im Grunde andere Triebfedern im Spiele waren. So läßt sich eine aus dem Zusammenhange der europäischen Geschichte herausgelöste Darstellung der politischen Geschichte der marokkanischen Frage nicht als auch nur einigermaßen vollständig denken. Delcassés Idee war, zunächst gute Beziehungen mit England herzustellen und sie dann bei gegebener Gelegenheit zum Revanchekriege gegen Deutschland zu benutzen. Im Sommer 1905 hielt er diese Gelegenheit für gekommen, stürzte aber selbst darüber, weil die derzeitige Regierung, das Kabinett Rouvier, Frankreich militärisch nicht für bereit hielt, überhaupt dem Gedanken eines Krieges abgeneigt war. Auf der folgenden Konferenz von Algeciras erreichte Deutschland nur einen geringen Teil seiner Wünsche hinsichtlich Marokkos, und der durch die Konferenz geschaffene Zustand konnte nur als vorläufig angesehen werden. Die Stellung des Deutschen Reiches auf der Konferenz war von vornherein ungünstig; denn Großbritannien war durch das öffentliche wie durch das geheime Abkommen in seiner Stellungnahme von Anfang an gebunden, außerdem von Mißtrauen gegen Deutschland erfüllt. Frankreich und Spanien und mittelbar Spanien und Großbritannien waren gleichfalls durch ein Geheimabkommen mit einander solidarisch, während zwischen Frankreich und Italien zwar kein förmliches Abkommen, wohl aber eine Abmachung vorlag, deren Inhalt ein diplomatisches Tauschgeschäft: Marokko—Tripolis war. Rußland stand ohne weiteres auf seiten seines französischen Bundesgenossen, während Österreich-Ungarn sich so weit im deutschen Interesse betätigte, wie es im Rahmen seiner Gesamtpolitik für möglich hielt. Graf Goluchowsky, der damalige österreich-ungarische Minister des Auswärtigen, bezeichnete nach der Algeciraskrise die diplomatische Tätigkeit der Doppelmonarchie dahin: Österreich-Ungarn habe Neutralität beobachtet.

Die Stellung Großbritanniens und die Richtung seiner Politik wurden gerade damals wesentlich durch die allmählich einsetzende Vermehrung und das planmäßige


Digitized by Google

Wachsen der deutschen Flotte beeinflußt. Man hatte zunächst insbesondere das Flottengesetz von 1900 mit seinem sich über siebzehn Jahre erstreckenden Bauprogramm für ein Musterbeispiel deutscher Systemreiterei gehalten und geglaubt, es werde wohl auf dem Papier bleiben. Nun erkannte man den Irrtum. Dazu kam der erstaunliche wirtschaftliche Aufschwung Deutschlands, wie er sich nach außen hauptsächlich im überseeischen Handel zeigte. Die Folge war, daß immer weitere Kreise in Großbritannien nicht nur im Deutschen Reiche den künftigen Gegner sahen, sondern insbesondere im deutschen Flottengesetze bewußte Angriffsabsichten argwöhnten. Das deutsche Invasionsgespenst kam auf, überall in der Welt witterte man deutsche Ränke, kurz, die Atmosphäre lud sich immer mehr, trotzdem es weder auf der einen noch auf der anderen Seite an Versuchen fehlte, den bestehenden Mißverständnissen den Boden abzugraben und künftigen vorzubeugen. Die Krisen des Jahres 1905 brachten zum ersten Male die Frage einer militärischen Unterstützung Frankreichs gegen Deutschland auf dem europäischen Festlande durch englische Armeen auf die öffentliche Tagesordnung. Die damals viel erörterten „Delcasséschen Enthüllungen" (nicht lange nach dem Sturze dieses Ministers) sprachen von dieser Heeresbeihilfe wie von einer vereinbarten Sache. Der Gegenstand ist dann bis zum Jahre 1912 einschließlich beinahe unausgesetzt in der britischen und in der französischen Presse hin und her erörtert worden. Der Gedanke bildete ohne Zweifel, einerlei, wie man sich zu seiner Ausführbarkeit gestellt hat, ein neues Moment in der politischen Geschichte der letzten Zeit, ein bemerkenswertes und ein kennzeichnendes. Für Frankreich kennzeichnend, weil darin das Bedürfnis gerade der Heereshilfe lag, für die britische Auffassung kennzeichnend, weil sich die alte Überlieferung wieder beleben zu wollen schien, daß die stärkste Festlandmacht, die auch gleichzeitig Seemacht war, gegebenenfalls von Großbritannien nicht nur zu Wasser, sondern auch auf dem Lande bekämpft werden müsse. Eine erhebliche Anzahl englischer Politiker hat in Wort und Schrift diesen Standpunkt noch weiter dahin ausgebaut, daß in einem kommenden Festlandkriege Großbritanniens Machtstellung, ja Zukunft überhaupt davon abhängen werde, ob es mit einer bedeutenden Expeditionsarmee im Verein mit den übrigen Gegnern Deutschlands auf dem Festlande erfolgreich auftreten werde. In Deutschland mußten diese Erörterungen den Gedanken an eine wichtige Erweiterung der Tätigkeit der deutschen Flotte im Kriege nahelegen, nämlich die Fähigkeit, einem solchen Expeditionsunternehmen auf hoher See rechtzeitig hindernd entgegentreten zu können. Schon nach den Delcasséschen Enthüllungen legten englische Regierungsvertreter Wert auf die Erklärung, daß vertragliche Abmachungen dieser Art nicht bestünden. In Frankreich hat man nichtsdestoweniger bis in die neueste Zeit fest darauf gebaut und ist auch heute noch, trotz der im vergangenen Frühjahr von englischen Regierungsvertretern abgegebenen Erklärungen: Verpflichtungen in irgendwelcher Form bestünden für England nicht, überzeugt, daß im Kriege mit Deutschland die britische Hilfe, ob vertraglich verbürgt oder nicht, kommen müsse, vorausgesetzt, daß die Expeditionsarmee in erforderlicher Stärke vorhanden und sofort bereit sei. Man möchte, als auf eine Gewißheit, darauf bauen, daß die englische Flotte mit Ausbruch des Krieges die Seeherrschaft sichern und dadurch der Armee ermöglichen müsse, ohne Zeitverlust auf dem Festlande einzugreifen. Im Rahmen einer umfassenden rückschauenden politischen Betrachtung konnte an dieser Idee nicht vorbeigegangen werden, weil sie auf

Digitized by Google

die Entwicklung der politischen Beziehungen zwischen Großbritannien und Frankreich voraussichtlich nicht ohne Einfluß geblieben ist. Frankreich betrachtete, wie schon angedeutet wurde, die Gewährleistung schneller englischer Festlandhilfe im Kriege gleichsam als eine unumgängliche Vorbedingung des Endzweckes der entente cordiale überhaupt, und zwar in um so steigenderem Maße, als mit jedem Jahre mehr die vorgefaßte Ansicht schwand, die britische Flotte könne lediglich durch Abschneiden der ozeanischen Zufuhr das Deutsche Reich auf die Kniee zwingen. In dieser Erkenntnis schrieb der frühere Marineminister de Lanessan das später oft wiederholte Wort, die britischen Dreadnoughts könnten nicht nach Berlin marschieren; erweitert wurde dieses Wort dahin, daß die Dreadnoughts ebenfalls nicht in der Lage seien, im Tale der Maas zu kämpfen. Den stärksten Ausdruck erhielten die französischen Wünsche wohl im vergangenen Jahre, als die Presse Frankreichs in bedeutungsvoller Gleichzeitigkeit dafür eintrat, daß die entente cordiale zu einem förmlichen Bündnis umgestaltet werde mit der ausdrücklichen und in Frankreich wohl als wichtigster Teil eines solchen Bündnisvertrages betrachteten Klausel, daß Großbritannien verpflichtet sei, eine Armee von bestimmter Stärke, in sofort expeditionsbereitem Zustande, zu unterhalten. Als Entgelt wollte Frankreich die „Polizei im Mittelländischen Meere" übernehmen. Beide Vorschläge wurden von der englischen Presse mit überwiegender Mehrheit abgelehnt, und man hat wohl Grund zu der Annahme, daß gerade in diesem Falle das Verhalten der Presse der beiden Länder ein ziemlich getreues Spiegelbild der amtlichen Kreise gegeben hat.

Dieser französisch-englische Meinungsaustausch ist nach unserem Dafürhalten von einer nicht unerheblichen Bedeutung. Er ist es auch deswegen, weil er vom Frühjahr 1913 bis auf das sogenannte Marokko-Abkommen vom 19. April 1904 zurückgeht, einen Zeitpunkt, der uns die Erinnerung wieder wachruft an britische Äußerungen, die damals teils in temperamentvollen Ausdrücken, teils in kühlen Hinweisen auf die Staatsräson zum Präventivkriege gegen Deutschland rieten, ehe die deutsche Flotte zu stark werde, eine Ansicht, die von französischer Seite aus auf das eifrigste unterstützt zu werden pflegte. Damals wurde in England ebenfalls der Gedanke öffentlich ausgesprochen, man müsse Deutschland mit allen Mitteln veranlassen, den Bau seiner Flotte einzuschränken. Von Jahr zu Jahr gelangte man in England mehr zu der Erkenntnis, daß an der deutschen Nordseeküste ein beachtenswerter maritimer Faktor in nicht aufzuhaltender Entwicklung heranwuchs. In unzähligen Variationen wurden die bekannten Worte der Begründung zum zweiten Flottengesetze als Herausforderung gedeutet, und zwar als Herausforderung an „die größte Seemacht", während sie dem Wortlaute wie dem Werdegange nach nie etwas anderes haben bedeuten sollen, als eben die Schaffung eines Risikos, eines Faktors, den auch die größte Seemacht beachten muß, als ein Mittel ferner, um zu jener Wechselseitigkeit und Gleichberechtigung zu gelangen, auf deren Boden allein für beide Teile ersprießliche enge Beziehungen zwischen zwei Großmächten möglich sind. Um das Jahr 1905 freilich hoffte man noch in England, mit der damals stärksten der kriegschiffbaulichen Künste das Risiko jenseits der Nordsee wieder zum Verschwinden zu bringen: Die Dreadnoughts und die Invincibles erschienen, Schiffe, die artilleristisch und an Fahrgeschwindigkeit den in Deutschland vorhandenen und im Bau befindlichen Typen weit



Digitized by Google

überlegen waren. Die deutsche Marine befand sich 1905 an einem entscheidenden Entwicklungspunkte, und diese Entscheidung sollte auch politisch von weittragender Bedeutung sein. Ob man sich darüber freilich hüben und drüben während der Jahre 1905 und 1906 schon vollkommen klar gewesen ist, kann bezweifelt werden. Es handelte sich für die deutsche Flotte um nichts mehr und nichts weniger als um die Frage, ob sie in Zukunft vollwertig oder minderwertig sein würde. Es gab kein Zögern, auch keine „goldene Mittelstraße". Die Geschichte vom Herkules am Scheidewege bezeichnet die Lage schlagend. Der Weg zur Vollwertigkeit, das restlose Bekenntnis zur Qualität war schiffbaulich ein Risiko, war mit einer großen und auch in Zukunft noch wachsenden Steigerung der Kosten verbunden; der Kaiser Wilhelm-Kanal mußte erweitert und vertieft werden, gar nicht zu reden von Hafen- und Werftanlagen. Der Weg zur Minderwertigkeit war bequem und hätte viel Plausibles für seine Rechtfertigung geboten. Die deutsche Flotte wäre zahlreich und insofern „imponierend" geworden, hätte aber nicht mehr Sorge und Unwillen in England erregt, ihr Wachsen wäre nicht mehr eine Quelle der Schwierigkeiten in den auswärtigen Beziehungen geworden, kurz, man hätte unter sehr leidlicher Wahrung des Gesichtes zu sagen vermocht: Wir tun, was wir können, mehr kann aber niemand verlangen; die Dreadnoughts machen wir nicht mit, sie sind vielleicht auch nur ein kostspieliger Versuch, und solchen Luxus kann sich die auf Sparsamkeit angewiesene deutsche Marine nicht gestatten! — Man ging nicht diesen Weg, sondern den dornigen und kostspieligen, der immer steiler bergauf zu führen schien. Erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit wird die Erkenntnis in Deutschland allgemeiner, daß die Flotte in immer bemerkbarerer Weise, *fördernd*, sich als Schwergewicht in der internationalen Politik bemerkbar macht.

In Großbritannien zweifelten zwar zunächst auch die militärischen und technischen Fachkreise daran, daß das festliegende deutsche Flottenbauprogramm ohne Hemmungen, Verzögerungen und Fehlschläge in Dreadnoughts umgesetzt werden könne. Als darüber aber kein Zweifel mehr war und als die auffallende Unklarheit und Unkenntnis über das deutsche Flottengesetz und das Flottenbauprogramm im besonderen, im Vereine mit innerpolitischen Krisen und auswärtigen politischen Verstimmungen, jene „Paniken" in England hervorgerufen hatten, da kamen die englischen Riesenbauprogramms, mit dem Jahre 1909 beginnend, zusammen mit einer leidenschaftlichen Erörterung des deutschen Risikogedankens und dem Appell an die Kolonien.

Blickt man auf diese Entwicklung der Flotten während der letzten dreizehn Jahre vom politischen Gesichtspunkte aus zurück, so drängt sich die Wahrnehmung geradezu auf, mit welch' lückenloser Stetigkeit und unverrückter Befolgung genau desselben leitenden Gedankens das Deutsche Reich seinen Weg gegangen ist. Genug Versuche sind von allen denkbaren Seiten gemacht worden, um den deutschen Flottenbau zu hindern oder abzulenken, und der Deutsche Kaiser darf für sich in Anspruch nehmen, daß gerade die am schwersten abzuwehrenden Versuche sich *an ihn* gewendet haben. Wer sich überlegt, wie die Begriffe der Verantwortlichkeit und die Schwere der jeweiligen Entscheidungen hier gerade persönlich ins Feld zu führen waren, der ermißt ohne weiteres die Proben, denen die Kaiserliche Willensfestigkeit und die Zielsicherheit des Blickes ausgesetzt werden mußten. Versucht man tiefer in die Zusammenhänge hineinzublicken, so zeigt sich außerdem, daß der den Ausbau der deutschen Flotte leitende Gedanke bis auf die

Digitized by Google

letzten Gründe staatlicher, politischer Notwendigkeit zurückgeht. Aus diesem Boden hat der Flottengedanke immer wieder seine Kraft erhalten. Das wäre ausgeschlossen gewesen, wenn es sich um eine ihrer Notwendigkeit nach so oder so und heute anders als gestern zu beurteilende Verstärkung der Wehrkraft an sich gehandelt hätte.

Im Jahre 1902 finden wir zum ersten Male an der englischen Ostküste einen Flottenverband, zusammengeschweißt aus dem Reservegeschwader und den Küstenwachtschiffen. Die übrigen englischen Flottenverbände waren, wie erwähnt, das Kanalgeschwader und das Kreuzergeschwader und schließlich die Mittelmeerflotte. Nach dem englisch-französischen Abkommen nahm die große Verschiebung aus dem Mittelländischen Meere durch den Kanal nach der Nordsee beschleunigten Fortgang, und wenige Jahre später schon liegt der Schwerpunkt der gesamten, dabei immer mächtiger anwachsenden britischen Flotte in der Nordsee. Auch die Linienschiffe der ostasiatischen Gewässer werden nach der Schlacht von Tsuschima in die Heimat zurückgezogen. An den englischen Küsten wird das kostspielige und zeitraubende Werk in Angriff genommen, die Front der Kriegshäfen und Stützpunkte vom Kanal und dem Atlantischen Ozean nach der Nordsee zu legen. Mit Spanien wird ein Abkommen geschlossen, das der britischen Kriegsflotte die freie Benutzung spanischer Häfen in Krieg und Frieden zusichert. Der alte Kampf um die Herrschaft im westlichen Mittelmeerbecken ist, als solcher, gegenstandslos geworden; Großbritannien, Frankreich und Spanien schließen gleichlautende Abkommen über den Status quo des Mittelländischen Meeres und seiner Küsten. Die Entlastung, die Großbritannien für nötig hielt, ist annähernd vollständig eingetreten. Um die gleiche Zeit befindet sich auch die französische Flotte auf ihrem Tiefpunkte infolge des alten Leidens gleichzeitig und häufig eintretender Minister- und Systemwechsel. Im Fernen Osten aber beherrscht Japans Flotte nach Tsuschima uneingeschränkt die Situation, und eine russische Flotte giebt es, abgesehen vom Geschwader des Schwarzen Meeres, nicht mehr.

Der russisch-japanische Krieg brach aus, als das französisch-englische Einvernehmen tatsächlich bereits fertig war. Dieser Umstand, verstärkt durch die Tatsache des englisch-japanischen Bündnisses, schloß für Frankreich überhaupt von vornherein eine Parteinahme zugunsten seines Bundesgenossen aus. Das russische Generalstabswerk kennzeichnet die Stellung der europäischen Mächte damals folgendermaßen: „England als Verbündeter Japans war in jenen Tagen unser Hauptfeind . . . . . Die Vereinigten Staaten neigten ebenfalls auf die Seite Japans . . . . Erst im Laufe der Zeit begann ihre feindselige Stimmung sich allmählich zu legen, und viele Amerikaner erkannten, daß die wirklichen Interessen ihres Landes einen Sieg nicht der japanischen, sondern der russischen Waffen verlangten". Frankreich habe sich bemüht wohlwollend neutral zu sein, habe sich aber nur in beschränktem Maße betätigen können. „Der Rücken Rußlands, der sich in diesem Falle an die Westgrenze lehnte, war gesichert. Deutschland und sein Monarch verblieben treu den Überlieferungen, die die Häuser Romanow und Hohenzollern von alters her verbanden".

Der Verlauf des Krieges ist bekannt: Japan wurde nicht nur die Vormacht zur See, sondern durch Korea und den Besitz der Spitze von Liautung mit der Aussicht auf Durchdringung der Südmandschurei wurde es auch ostasiatische Festlands-

Digitized by Google

macht in der begründeten Überzeugung, daß ohne Beherrschung der Enge von Korea, ohne festgegründete kontinentale Stellung Japan eine Großmacht nicht sein kann.

Ohne Flotte, durch revolutionäre innere Wirren zeitweise schwer belästigt und erfüllt vom Bedürfniß innerer Festigung, schloß Rußland im Jahre 1907 sein Abkommen mit Großbritannien über die persischen Interessensphären und die mittelasiatischen Grenzbezirke. Der Vorgang erschien damals ähnlich begründet wie das Verlangen Frankreichs nach britischem Anschlusse, nämlich durch Ruhebedürfnis, das aus der Schwächung hervorging. Die alte Kluft zwischen dem russischen und dem britischen Reiche war zwar nicht verschwunden, wurde aber überbrückt, die Tripleentente war entstanden, ein Ereignis von hoher politischer Bedeutung war eingetreten. Für das Deutsche Reich begann die Zeit, die damals unter der „Einkreisung" verstanden wurde. Sie erreichte im Besuche des Königs von England in Reval (9. Juni 1908) ihren Gipfel. Ganz kurz darauf folgte aber auch schon die Lösung durch die orientalische Krisis.

Über jene sogenannte Einkreisung ist seinerzeit überaus viel gesprochen und geschrieben worden, besonders auch über die Art der Beteiligung des Königs von England an ihr. Es kann auch heute nicht im geringsten daran gezweifelt werden, daß König Eduard keinen Krieg wollte; auch ein reiner Festlandkrieg hätte kaum den Interessen und Wünschen der britischen Staatsmänner entsprochen. Man wollte dem Dreibunde, und zwar bald seinen einzelnen Gliedern, bald dem ganzen, den Willen der Tripleentente aufzwingen durch die Mittel der Diplomatie, verstärkt durch eine möglichst eindrucksvolle Stellungnahme von Fall zu Fall. Es ist damals vielfach in Deutschland empfohlen worden, diese Spannung und diesen Druck um seiner selbst willen und auf jedes Risiko hin mit Gewalt zu beseitigen. Heute wird man nicht umhin können, zuzugeben, daß es nicht zweckmäßig gewesen wäre, ohne unerbittlich aufgezwungene Notwendigkeit einen solchen Schritt zu tun. Es kann nicht dem geringsten Zweifel unterliegen und läßt sich ohne Schwierigkeit dartun, daß das Deutsche Reich nicht nur nichts verlor, wenn es wartete und die Dinge an sich herankommen ließ, sondern daß es auch besonders zur See mit jedem Jahre an Stärke gewann.

Von einer tatsächlichen europäischen Koalition, an der angeblich nur noch die Beteiligung Österreich-Ungarns gefehlt hat, kann andererseits gleichwohl nicht gesprochen werden, wenn auch keineswegs in Abrede gestellt werden soll, daß es manche politisch bedrohlich erscheinende und zum mindesten unbequeme Augenblicke gab. Der Wille zum Schlagen fehlte aber, wie gesagt, bei den Mächten der Tripleentente, und die Kraft ihres Zusammenhaltes, Zusammenwirkens beruhte nur auf dem Willen zur Einschüchterung und dem Glauben an die Wirksamkeit der Einschüchterung.

In derselben Zeit vereinigte sich das Interesse der europäischen Großmächte immer ausschließlicher auf die Balkanhalbinsel und im besonderen auf das türkische Reich. Hier, auf der Balkanhalbinsel, hatten Österreich-Ungarn und Rußland seit einer längeren Reihe von Jahren mit wechselndem Erfolge eine Politik der Abgrenzung ihrer Interessensphären getrieben und Reibungen ernster Natur zu vermeiden gewußt, freilich ohne daß die in der Natur der Dinge und Entwicklung begründeten Gegensätze verschwinden konnten. Das Deutsche Reich hatte auf die Initiative des Kaisers

Digitized by Google

hin von Anfang an mit Entschiedenheit sein politisches und wirtschaftliches Augenmerk auf Erhaltung und Stärkung des türkischen Reiches gerichtet, eine Politik, die mit lückenloser Konsequenz, soweit es im Rahmen der sonstigen politischen Aufgaben und Notwendigkeiten möglich war, getrieben worden ist, eine Politik also der Erhaltung eines Staats- und Volkswesens, dessen Blühen man als nützlich für die Interessen des Deutschen Reiches ansah und heute noch ansieht.

Hierin lag bereits ein gewisser, wenn auch meist verborgener Gegensatz zur Haupt- und Grundrichtung der russischen Politik, die keinen Vorteil von der Stärkung und Erhaltung der europäischen Türkei erwartet. Die englische Orientpolitik ist nie einem starren Plan gefolgt, sondern hat von Fall zu Fall so zu handeln versucht, daß keine der Festlandmächte überwiegenden Einfluß auf die Pforte bekäme, daß der britische Einfluß bei der Pforte so groß wie möglich bleibe, um bei etwa eintretenden Krisen und Veränderungen sich mit entsprechender Wucht einsetzen zu können. Je mehr sich im Laufe der neunziger Jahre und des ersten Jahrzehntes des neuen Jahrhunderts jene angedeuteten Gegensätze zwischen Großbritannien und dem Deutschen Reiche entwickelten, desto ausgesprochener neigte sich die englische Orientpolitik nach der russischen Seite hin. Zum Schlagwort wurde die Wendung, es liege im brennenden Interesse Europas, die „Germanisierung des Balkans und Kleinasiens" durch Österreich und das Deutsche Reich zu verhindern, den „Drang nach Osten", der ein Großdeutsches Reich von Helgoland und Königsberg bis nach Triest und Saloniki, ja bis zum Persischen Golfe hin schaffen wolle. Es ist keine Anekdote, sondern eine stark wirksam gewesene und bedeutende politische Tatsache, daß an dieses ursprünglich selbstgeschaffene großdeutsche Schreckgespenst in weiten britischen Kreisen geglaubt worden ist. Man hat auch ganz ernsthaft daran geglaubt, daß die Bagdadbahn vor allem in dem Gedanken gebaut werde, deutsche Armeekorps nach Indien zu befördern. Diese Einbildung wirkte um so stärker auf die englische Stimmung, weil eine einflußreiche politische Strömung unter der geistigen Führung Lord Curzons, des früheren Vizekönigs von Indien, den Plan einer Abtrennung Arabiens vom türkischen Reiche betrieb, um ein besonderes Kalifat zu errichten, das dann ohne weiteres unter englische Oberhoheit fallen mußte. Damit wäre dann die Landverbindung zwischen Indien und Ägypten geschaffen worden. Wir wissen nicht, inwieweit diese und ähnliche Pläne seinerzeit tatsächlich Form und Gestalt angenommen haben. Ihr Stimmungswert aber war unbestreitbar, und in ihm lag ein Verschärfungsmoment für den englisch-deutschen Gegensatz.

Schon das britisch-russische Abkommen von 1907 ist zu einem sehr beträchtlichen, wahrscheinlich zum überwiegenden Teile im Hinblick auf das Deutsche Reich und dessen vermeintliche Pläne geschlossen worden. Beide Mächte schafften sich gegenseitig damit Ruhe an ihren asiatischen Grenzen; Persien wurde in drei Bezirke geteilt, einen nördlichen russischen, einen südlichen britischen und einen mittleren neutralen. Damit hatte zwar Großbritannien die russische Anerkennung seiner Stellung am Persischen Golf, aber im übrigen ordnete es durch eben jenes Abkommen seine eigenen persischen Interessen sowie seine persische Politik den vermeintlichen Bedürfnissen seiner politischen Strategie in Europa unter, die in der Sammlung der Tripleentente gegen das Deutsche Reich ihren Endzweck erblickte. Tendenzpolitik war an Stelle der alten britischen

Digitized by Google

Realpolitik getreten. Die Zusammenkunft des Königs von England und des Zaren zu Reval stellt insofern eine Art Gipfel dar, als auf jener Zusammenkunft Abmachungen über Mazedonien getroffen worden zu sein scheinen, die die Selbständigkeit der damaligen Türkei und ebenso in weiterer Folge ihre Integrität verletzten und gefährden mußten. Für die Politik der neuen Entente dem Deutschen Reiche gegenüber sollen damals beruhigende Versicherungen gegeben worden sein, aber die Lage erschien auf alle Fälle bedrohlich, und die bekannte Hamburger Rede des Deutschen Kaisers gab der Stimmung in Deutschland wahrheitsgetreuen Ausdruck.

Es folgten die türkische Revolution und die Herrschaft des Jungtürkentums, im Anschlusse daran die staatsrechtliche Angliederung Bosniens und der Herzegowina an Österreich-Ungarn und die Selbständigkeitserklärung Bulgariens. Die sich unmittelbar daranschließende sogenannte bosnische Krisis ist in frischer Erinnerung. Sie wurde entschieden durch das feste Zusammenstehen des Dreibundes und hinterließ eine langdauernde tiefe Verstimmung zwischen Österreich-Ungarn und Rußland; eine gleiche zwischen Großbritannien und Österreich-Ungarn verschwand schneller. Wie verschieden auch die Vorgänge jener hochgespannten Zeit beurteilt worden sind und beurteilt werden können, so hatten sie doch den einen gar nicht hoch genug einzuschätzenden Wert: das letzten Endes auf Einbildung beruhende Wesen der sogenannten Einkreisung durch ein Tatbeispiel zu erweisen. Das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn sahen, daß die Kraft nur Entschluß zu zeigen brauchte, um ihrer Größe entsprechend politisch eingeschätzt zu werden. Diese Einsicht ist in Deutschland erst etwas später allgemein geworden, aber dann auch dauernd geblieben. Zum erstenmal damals nach der bosnischen Krisis konnte der Staatssekretär des deutschen Reichs-Marine-Amts auf die Rolle der zur Erhaltung des Friedens tatsächlich wirksam gewesenen deutschen Flotte hinweisen, eine Rolle, die sie nur ihrer gewachsenen Stärke verdankte. Der Grundgedanke des deutschen Flottengesetzes, das Risiko, trat während der bosnischen Krisis in die Erscheinung. Das war auch, beiläufig bemerkt, von erheblichem inneren Werte; denn es hatte stets Stimmen in Deutschland gegeben, die einer starken deutschen Flotte eine friedenerhaltende Wirkung absprachen und sogar behaupteten, sie müsse ohne weiteres kriegerische Spannung und Kriegsgefahr mit sich bringen. Sir Edward Grey erklärte im Frühjahr 1909 in einer großen Rede wohl nicht ohne Beziehung zu den letzten Vorgängen, daß der Wille des deutschen Volkes, eine starke Flotte zu besitzen, erklärlich sei, weil eine solche sein politisches Ansehen und seine diplomatische Geltung erhöhe. Auch das war ein Anzeichen beginnenden Umschwungs, der sich als Folge der deutschen Flottenpolitik langsam durchsetzte.

Eine freilich sehr kurze Zeit verhältnismäßiger Entspannung war zwischen Deutschland und Frankreich geschaffen worden durch das sogenannte Februar-Abkommen vom Jahre 1909. In diesem hatte das Deutsche Reich seine politische Uninteressiertheit in Marokko noch einmal zum Ausdruck gebracht, die französische Regierung hatte ihre feste Bereitwilligkeit zugesagt, die Integrität Marokkos, die offene Tür und die Handelsfreiheit zu erhalten. Während der bosnischen Krisis selbst nahm Frankreich unter Leitung seines auswärtigen Ministers Pichon eine auf Vermittlung und damit auf Erhaltung des Friedens gehende Haltung an, entsprechend übrigens seinen großen wirtschaftlichen und finanziellen Interessen im türkischen Reiche. Die englische

Digitized by Google

Orientpolitik vollzog in ihrer Stellung der Türkei gegenüber eine vollständige Schwenkung. So schroff wie ihre Gegnerschaft gegen Abdul Hamids Politik gewesen war, so ausgesprochen stellte sie sich auf die Seite des Jungtürkentums, als dessen Gegner man britischerseits die von Deutschland unterstützte bosnische Politik Österreich-Ungarns erscheinen zu lassen bemüht war. Das Deutsche Reich verfolgte mit unveränderter Gleichmäßigkeit seine alte Politik der Erhaltung aller türkischen Werte, die zu erhalten waren, unbeirrt durch den Regierungswechsel, und hat mit dieser aufrichtigen und loyalen Politik, wenn auch unter kurzen Schwankungen, immer das Vertrauen der Türkei behalten. Das gilt auch für die neueste Zeit. Das Verschwinden der europäischen Türkei nach den Balkanereignissen ändert daran nichts. Die weitere Entwicklung dieser neuesten europäischen Umwälzung, die heute in aller Munde ist, läßt sich zur Zeit nicht beurteilen, noch viel weniger voraussagen. Ob die neuen slawischen Machtfaktoren auf dem Balkan für die Zukunft in Einigkeit wirken werden oder nicht, wie sich ihr Verhältnis zu den ihnen benachbarten Großmächten gestalten wird, das alles steht dahin. Tatsache ist für das Deutsche Reich nur der Wegfall der Türkei als einer politischen und militärischen Macht in Europa, für die sie bisher nicht nur vom Deutschen Reiche, sondern von allen europäischen Mächten gehalten worden war. Tatsache ist die weitere Möglichkeit, daß der deutsche Bundesgenosse Österreich-Ungarn seine militärische und politische Kraft im Frieden wie im Kriege in erheblich höherem Grade als bisher für den Balkan wird vereinigt halten müssen. Die Anforderungen an die deutsche Wehrkraft sind dadurch gewachsen, aber zugleich ist auch ein national wichtiges und förderndes sittliches Moment dabei aufgetreten: Das deutsche Volk und Reich haben aus den letzten Orientereignissen wiederum die alte Wahrheit erkennen können, daß man voll immer nur über die eigene Kraft verfügen kann, einerlei, wie großes Vertrauen man dem Bundesgenossen schenkt. Das deutsch-österreichische Bündnisverhältnis und alle seine möglichen Folgen stehen, und das hat das deutsche Volk heute erkannt, jenseits von Begriffsbestimmungen und spitzfindigen Auslegungen in dem Augenblicke, wo es sich um die Möglichkeit des großen europäischen Krieges handelt. Nimmt dieser vom Orient seinen Anfang, so ist das Interesse Österreich-Ungarns auch das des Deutschen Reichs, insofern es die Daseinsfrage unseres Bundesgenossen als europäische Großmacht einschließt. Dieser Gesichtspunkt wird, wie er seit Schaffung des Dreibundes tatsächlich beherrschend vorgewaltet und eigentlich auch den Anstoß für die Schließung des deutsch-österreichischen Bündnisses geliefert hat, auch in Zukunft bleiben. Alles andere kann nur zufällige und vorübergehende Bedeutung haben. Und ebenso werden auch die verschiedensten und am schnellsten wechselnden politischen Lagen, europäischen Krisen und Anlässe, soweit sie Österreich-Ungarn angehen, sich immer auf jene einfache Formel zurückführen lassen, nämlich die Daseinsfrage unseres Bundesgenossen als Großmacht. Der alte Bündnisvertrag enthält sie ausdrücklich, und unausgedrückt schließt er auch heute noch, wenn schon mittelbar, jede Möglichkeit ein, die für das Deutsche Reich den Bündnisfall akut machen kann und muß. In dieser grundsätzlichen Weise betrachtet, sind also die Bedingungen und Grundlagen des deutsch-österreichischen Bündnisses trotz der orientalischen Wandlungen und trotz des wesentlich erhöhten Interesses des Deutschen Reiches am Orient die gleichen geblieben. Dies ist ein Punkt, der für die ver-

Digitized by Google

flossenen fünfundzwanzig Jahre mit besonderem Nachdruck betont zu werden verdient; denn es hat während dieser langen Zeit und besonders während des letzten halben Jahres nicht an Stimmen gefehlt, weder in Deutschland noch außerhalb, die bald von einer Lockerung, bald von einem zu engen Zusammenschluß und schließlich von der Notwendigkeit eines noch engeren Zusammenschlusses zwischen den beiden Mächten sprachen und politisch entsprechend zu wirken versuchten.

Es ist bis jetzt in dieser Betrachtung hauptsächlich und in erster Linie auf die Ereignisse und Entwicklungslinien eingegangen worden, die für die letzten fünfundzwanzig Jahre bezeichnend und neu waren. Mit Absicht haben wir erst all dieses Neue wirken lassen wollen, ehe wir auf das Alte und Dauernde eingingen, das Kaiser Wilhelm I. und Bismarck geschaffen und womit sie dem europäischen Festlande seinen politischen Stempel aufgedrückt hatten. Unter diesen Momenten und Tatsachen stehen in erster Linie eben das deutsch-österreichische Bündnis und der Dreibund. Auch am Dreibunde ist während der letzten fünfundzwanzig Jahre viel Kritik geübt worden, innerhalb seiner Grenzen und außerhalb. Es hat auch nicht an ausdauernden Bemühungen gefehlt, ihn zu sprengen. Gelegentliche Lockerungen wurden oft vermutet, stets aber überschätzt. Es ist unmöglich, in diesem Zusammenhange auf seinen Zustand in den einzelnen Zeitabschnitten einzugehen. Wesentlich sind in erster Linie aber folgende Punkte gewesen: Die wirtschaftliche und politische Entwicklung Italiens nach dem abessinischen Unglück, verbunden mit dem zeitweiligen Niedergange seiner Flotte, und die österreichisch-italienischen Reibungen, die verhinderten, daß Österreich und Italien im Mittelmeer ihre Kraft zusammengelegt und gleichgerichtet auftreten ließen. Daraus mußten eine Reihe von Rücksichten und Abhängigkeiten für die italienische Politik und ein bisweilen großer Einfluß auf die öffentliche Meinung Italiens — übrigens auch auf die Österreich-Ungarns — erwachsen, die nicht im Interesse der Festigkeit und Kraftverteilung des Dreibundes lagen. Außerdem aber brachte es gerade das neue Zeitalter der überseeischen Bestrebungen der Mächte mit sich, daß der Dreibund, und ebenso der österreichisch-deutsche Zweibund, besonders in Deutschland seiner Natur nach vielfach verkannt worden ist. Man wollte von ihm Dinge verlangen, für die er seinem ursprünglichen Grundgedanken und dem aus diesem erwachsenen inneren Aufbau nach nicht geschaffen, noch geartet war. Wir erwähnen in dieser Hinsicht nur Algeciras und die späteren Marokkoreibungen. Die politische Psychologie und die Erfahrung lehrten aber hierüber hinaus noch, daß in einem Bunde von zwei oder mehreren Mächten die stärkste von ihnen immer eher zwingenden Anlaß hat, sich über die — rein wörtlich gefaßten — Bündnisverträge hinaus für die Bundesgenossen einzusetzen, als die schwächeren. Während der Regierungszeit Kaiser Wilhelms II. ist trotz der Fülle von Neuem in der Politik und trotz der unbezweifelbaren, vom Fürsten Bülow übrigens einmal im Reichstage betonten Erschwerung der auswärtigen Politik durch die notgedrungene Beteiligung Deutschlands an der Weltpolitik, immer an der einfachen und klaren Linie festgehalten worden, und man hat sich auch nicht durch die Stimmen beirren lassen, die sich gegen Italien als Glied des Dreibundes gelegentlich erhoben haben. Im übrigen kann nicht verschwiegen werden, daß in früheren Jahrzehnten, während der neunziger Jahre sowohl wie auch im vergangenen Jahrzehnte, von den jeweiligen Staatsmännern mehr für die Erhaltung

Digitized by Google

deutsch-italienisch-österreichischen Einvernehmens hätte getan werden können. Man kann das um so eher sagen, als sich seit einigen Jahren diese Verhältnisse in überaus glücklicher Weise verändert haben. Die diplomatische Aufgabe des Deutschen Reiches — zugleich eine hervorragende politische — ist immer eine Vermittlung zwischen etwa auseinandergehenden österreichischen und italienischen Interessen gewesen, eine mitunter nicht leichte, aber stets lohnende Aufgabe. Man kann also freilich nur bis zu einem gewissen Grade in der Wärme der österreichisch-italienischen Beziehungen einen Maßstab für die Geschicklichkeit und das Zielbewußtsein der einschlägigen deutschen Staatsmänner erblicken. Der tripolitanische Krieg, der, wie die Dreibundgegner hofften, Italien vom Dreibunde trennen würde, hat das Gegenteil bewirkt, in erster Linie dank dem richtigen Verhalten des Deutschen Reiches. Dem Deutschen Kaiser persönlich dürfte gerade hier ein hohes Verdienst zugeschrieben werden müssen — wir erinnern nur an seine Zusammenkunft mit dem König von Italien zu Venedig. Die Balkankrise, die ebenfalls den Dreibundgegnern als ein vorzügliches Mittel erschien, um Österreich-Ungarn und Italien in offenen Streit miteinander zu bringen, hat das Gegenteil bewirkt. Wir dürfen auch hier der Tätigkeit der reichsdeutschen Politik ein erhebliches Verdienst daran zuweisen, und das Bild wird nur vervollständigt durch Erwähnung der guten deutsch-türkischen Beziehungen und das „noli me tangere", das Ende Januar 1913 der deutsche Gesandte in Konstantinopel für die Möglichkeit des Zerfalls auch der asiatischen Türkei als Richtschnur der deutschen Politik erklärte.

Gerade diese Entwicklung der drei letzten Jahre muß für uns außerordentlich lehrreich sein und sollte es auch für manche wohlmeinenden Kritiker werden, die während des tripolitanischen Krieges dringend empfahlen, man möge Italien aus dem Dreibunde austreten lassen und die Türkei mit dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn zu einem Schutz- und Trutzbündnisse vereinigen. — Der tripolitanische Krieg hat außerdem aber die Stellung Italiens im Mittelländischen Meere geändert. Der Besitz Lybiens macht Italien zur Mittelmeerkolonialmacht, legt ihm entsprechende militärische Verpflichtungen auf und stellt eine lohnende, wenn auch große und zeitraubende Aufgabe für die Zukunft. Beinahe unmittelbar bestand die Folge im Entstehen, ja in der öffentlichen Betonung eines scharfen Gegensatzes zwischen Frankreich und Italien. Das französische Marineministerium ordnete die Vereinigung der gesamten Flotte im westlichen Mittelmeerbecken an. Die Kehrseite der Medaille zeigte dementsprechend, wie Italien und Österreich-Ungarn sich über gewisse Balkanfragen einigten, die früher schwerlich eine Einigung gestattet hätten. Es ist zu hoffen, daß diese Entwicklung nur einen Anfang bildet und noch erfreuliche Früchte zeitigen wird.

Daß es aber so hat kommen können, ist in erster Linie dem unbeirrten Festhalten gerade Deutschlands an den alten Grundlinien des Dreibundes zuzuschreiben und darüber hinaus dem sicheren Blicke und Takte, mit dem jede Gelegenheit benutzt wurde, um die Bande zwischen den drei Mächten enger zu spannen und das gegenseitige Vertrauen zu vertiefen, außerdem, was von höchster Bedeutung ist, die Lebhaftigkeit dauernder politischer Erörterung aller Fragen zu erhöhen.

Was die in den letzten fünfundzwanzig Jahren so viel umstrittene Behauptung anlangt, das Deutsche Reich müsse sich auf die Möglichkeit stützen, in schweren Zeiten

Digitized by Google

von der Produktion des eigenen Bodens zu leben, so hat gerade der Deutsche Kaiser, der Wegweiser zur Flottenmacht und zur Weltpolitik, wiederholt mit dem größten Nachdruck betont: Das deutsche Volk muß sich vom Ertrage des eigenen Bodens ernähren können. Dieser Grundsatz ist, wie auf der Hand liegt, keineswegs nur wirtschaftlicher oder nur wirtschaftspolitischer Natur, sondern, gerade rein politisch betrachtet, von größter Bedeutung. Die Begriffe der Heimatpolitik und Weltpolitik sind im Kampfe der Parteien vielfach zu Schlagworten geworden, die den eigentlichen Begriff schon längst nicht mehr decken. Sonst könnten sie nicht gegensätzlich gefaßt werden, wie es in Deutschland vielfach geschieht. Tatsächlich ist eine Heimatpolitik ohne Weltpolitik für das Deutsche Reich im Grunde keine Heimatpolitik, weil sie einen wichtigen Teil der Bedürfnisse der Heimat außer acht läßt. Eine Weltpolitik ohne Heimatpolitik anderseits würde für das Deutsche Reich ein Unding sein, weil es der Weltpolitik in kürzerer oder längerer Zeit den Ast absägen würde, auf dem sie selbst sitzt. Deshalb ist die Forderung der Selbsternährungsmöglichkeit aus dem eigenen Boden eine selbstverständliche Notwendigkeit für Deutschland. Sind nun diese beiden Gesichtspunkte der Weltpolitik und Heimatpolitik in gewissem Sinne solche der wirtschaftlichen Gesetzgebung, also eigentlich der inneren Politik, so müssen sie doch auch in diesem Rahmen hervorgehoben werden. Das ist sogar unbedingt notwendig, weil, in das auswärtig Politische übersetzt, dieselben Gesichtspunkte vorhanden sind. Der Begriff der Heimatpolitik spiegelt sich in gewissem Sinne wider in den festländischen Gruppierungen und Kombinationen, in erster Linie im Dreibund; der Begriff der Weltpolitik in den kolonialpolitischen und überseeischen Bestrebungen des Deutschen Reiches und in seiner Flottenpolitik. Die Macht muß hier, wie wir vorher in ganz anderem Zusammenhange gesehen haben, zunächst da sein, ehe das Deutsche Reich sich auf den Boden voller Gleichberechtigung mit einer überseeischen Macht in irgendeiner Form über gemeinsame Ziele, über eine gemeinsame Politik verständigen darf. Diese ganze Entwicklung mit den vielen Fragen und Schwierigkeiten, die sie in sich bergen und schon gebracht haben, stammt, abgesehen von den Grundlagen unserer Kolonialpolitik, aus der Regierungszeit unseres jetzigen Kaisers. Wir müssen diese Zeit insofern als ganz besonders bedeutsam und in manchem Sinne auch als entscheidend für die Zukunft des Reiches ansehen, ebenso wie sich in der Jugend und im Jünglingsalter des Menschen, meist ohne daß er sich dessen selbst auch nur annähernd im vollen Umfange bewußt wird, die Entscheidung über seine künftige Richtung und Entwicklung geräuschlos, aber darum nicht minder bedeutungslos vollzieht. So betrachtet, stellt sich das unentwegte Festhalten am Dreibunde nicht nur, sondern an dem Gedanken, der ihn hervorrief, als eine Handlung politischer Weisheit dar, die in höherem Grade anerkannt zu werden verdiente, als es geschehen ist. Man hat vielfach in Deutschland bald auf den einen, bald auf den anderen Bundesgenossen hingewiesen, gemeint, daß dieser oder jener im Kriege für eine tatsächliche Hilfe wenig bedeuten werde und könne; und nach einer solchen meist mit Recht oder Unrecht nicht hohen Einschätzung hat man dann den Dreibund bewertet. Die letzten 25 Jahre mit allen ihren Schwankungen im Dreibunde und um ihn herum haben diese kritischen Urteile durch den Gang der praktischen Politik ohne Ausnahme als falsch erwiesen. Sobald das Gewicht des Dreibundes in irgendeiner Frage wirklich eingesetzt wurde, war diese Frage erledigt. Ebenso wie

Digitized by Google

für das österreichisch-deutsche Verhältnis handelt es sich im Dreibunde um eine Frage des Nutzens, die am besten dahin gestellt wird: Was sich im Frieden und Kriege ändern würde und wie, wenn der Dreibund nicht bestände; wobei zu bedenken ist, daß jedes Weniger auf der eigenen Seite sich verdoppelt, weil es als ein Mehr auf die andere, die gegnerische Seite kommt. Gerade in unserer Zeit, wo die Entwicklungen sich überstürzen und jeden Augenblick ganz neue Momente auftauchen, muß eine sich durch Jahrzehnte hindurch auf gleicher Grundlage haltende und ohne Knalleffekte wirkende politische Kombination wie der Dreibund in einen gewissen Widerspruch mit den gewöhnlichen Anforderungen der Volkstümlichkeit treten. Aus diesem Widerspruche erklärt sich dann ohne weiteres jenes im Laufe der letzten 25 Jahre oft innerhalb jeder einzelnen der Dreibundmächte öffentlich hervorgetretene Verlangen, die Grundlage des Bundes entweder zu verkleinern oder zu vergrößern, nur sie nicht zu lassen, wie sie sei. Nicht zu verwechseln damit ist die Pflicht für jeden dreibundfreudigen Staatsmann, die Beziehungen innerhalb der Bundesmächte so lebhaft und damit so eng zu gestalten wie möglich, ein Bestreben, das, wie gesagt, vor allem innerhalb der letzten Jahre in besonders erfreulichem Maße obgewaltet hat.

Das Prinzip mehr oder weniger eng zusammengeschlossener Koalitionen der Mächte untereinander, wie es mit dem Dreibunde seinen Anfang nahm, in dem deutsch-russischen Rückversicherungsvertrage für das Deutsche Reich seinen Gipfel erreichte, dieses Prinzip hat sich während der letzten beiden Jahrzehnte in einer überraschenden Weise ausgebildet. Sieht man von dem vorher schon besprochenen französisch-russischen Bündniß ab, so wird das charakteristische und zugleich neue Moment durch das Eintreten Großbritanniens in die Wege der Bündnispolitik bezeichnet. Beginnend mit Japan schloß Großbritannien nacheinander die Ententen mit Frankreich und mit Rußland, die Status quo-Verträge für das Mittelmeer mit Frankreich und Spanien, den Status quo-Vertrag für die Nordsee mit dem Deutschen Reiche, Frankreich usw., während das Deutsche Reich mit Rußland und den übrigen Uferstaaten den Status quo-Vertrag für die Ostsee schloß. Frankreich ging einen ebenfalls auf Erhaltung des bestehenden Zustandes zielendes Abkommen mit Japan ein, Japan ein solches mit den Vereinigten Staaten. Ein dicht verschlungenes und möglicherweise gerade deshalb unwirksames Netz von Verträgen zwischen China, Japan und Rußland bedeckt das ostasiatische Festland.

Die Zweckmäßigkeit, vor allem die Haltbarkeit solcher Verträge und Abkommen bei ernsten Belastungsproben ist oft in Frage gestellt worden, zumal wenn es sich um zwei Mächte handelt, zwischen denen große und tiefgehende Gegensätze bestehen, wie z. B. zwischen Japan und den Vereinigten Staaten. Man kann darüber streiten, aber damit wird die Tatsache nicht aus der Welt geschafft, daß das Kennzeichen der letzten anderthalb Jahrzehnte zu einem erheblichen Teile eben durch diese Vertrags- und Abkommenpolitik gebildet wird und daß man in ihr vielfach nicht nur ein Unterpfand des Friedens erblickt, sondern auch eine diplomatische Waffe, eine Erhöhung des eigenen Schwergewichts; darüber hinaus aber auch eine Bindung des anderen Teiles, der infolgedessen etwaige vorhandene Interessengegensätze nicht zu einem politischen Gegensatze ausgestaltet, sondern sich mit anderen, wirklichen oder scheinbaren Vorteilen abfindet, die ihm das Abkommen bietet. Welchen Belastungsproben eine

Digitized by Google

Reihe der bestehenden Ententen nicht gewachsen war, haben wir vorher bei der Einkreisung des Deutschen Reiches besprochen. In Worten läßt sich das vielleicht dahin übersetzen, daß da, wo weder die Kraft noch der Wille von vornherein ausreichten, auch das am feinsten ausgebildete Netz von Verträgen keinen Ersatz dafür leisten kann. Umgekehrt zeigte die Entwicklung der letzten Jahrzehnte auch in der Abkommens- und Vertragspolitik ein Bestreben mancher Großmächte, den kleineren Staaten öffentliche Sicherheiten für die Erhaltung ihres Besitzstandes und ihrer Selbständigkeit zu geben. Vielfach ist das allerdings der Vorbote nicht nur unbedingter Abhängigkeit, sondern der Auffaugung oder auch der staatlichen Auflösung geworden. Man denke an Korea, an Ägypten, an Persien usw. Auf der anderen Seite ist es oft die Sorge von Großmächten gewesen, kleine, sogenannte neutrale Mächte durch Abkommen und Verträge ihres ganz besonderen Wohlwollens zu versichern, sich als ihre Schützer für den Fall der Bedrohung ihrer Unabhängigkeit hinzustellen. Mit der Verkündigung dieser Schützerrolle pflegt ohne weiteres die Andeutung einer Gefahr verbunden zu sein, die naturgemäß von einer anderen Großmacht kommen soll, gegen die die erste Großmacht durch Betonung ihrer Schützerrolle eine diplomatische und möglicherweise auch kriegerische Waffe zu schmieden hofft. Eine Nurseemacht, eine Inselmacht mit ausgedehnten Handelsbeziehungen und einer großen Kriegsflotte, hat immer die vielfachsten, unmittelbaren Beziehungen und die meisten Berührungspunkte mit anderen Mächten, ohne gleichwohl selbst gebunden zu sein. Daraus ergibt sich auch die bekannte Tatsache, daß Großbritannien, nachdem es die Politik der Isolierung aufgegeben hatte, sich unschwer zum Mittelpunkte eines weitverzweigten Ententensystems machen konnte. Die inzwischen verflossenen Jahre haben dann gezeigt, wie dieses britische Beispiel Nachahmung fand, was zweifellos — bis zu einem gewissen Grade jedenfalls — zur Herabsetzung des durchschnittlichen Wertes der Ententen usw. beigetragen hat. Es darf gleichwohl nicht verkannt werden, daß darüber hinaus ein auch *wirkliches* Einverständnis zwischen zwei Staaten mit Nutzen durch eine *proklamierte* Entente oder einen geschriebenen Vertrag zum Ausdrucke gebracht, auch dadurch eine gewisse erhöhte Sicherheit internationaler Natur gegeben werden kann. Daß anderseits diese Sicherheit überhaupt, und besonders auch zeitlich sehr eng begrenzt, auch ihr Boden kein unbedingt fester ist, bedarf keines Beweises. Im Zusammenhange dieser Betrachtung kann naturgemäß auf tiefere Ursachen, auf die wahren Zwecke und die Hintergründe der verschiedenen Ententen usw. nicht eingegangen werden. Wer es täte, würde finden, daß die allerverschiedensten Gründe und Zwecke im Spiel waren, alle zwischen den beiden Grenzfällen: wirkliche Tiefe und Gemeinsamkeit der Interessen, ausgedrückt in einem Abkommen; oder aber einander bekämpfende Interessen, uralte politische Gegensätze, aus Gründen rein augenblicklicher Taktik leicht und lose überdeckt durch eine Entente. Genug, diese Abkommen in ihren verschiedenen Abstufungen sind modern geworden und tragen in dem einen oder anderen Sinne zur Belebung der „gesellschaftlichen Beziehungen" unter den Mächten bei, auch dann, wenn sie nur als Macht der gesellschaftlichen *Form* Mangel an Neigung zudecken und Kräfte binden. Eines der bezeichnendsten Abkommen dieser Art ist das japanisch-amerikanische vom Jahre 1908.

Digitized by Google

Das Deutsche Reich hat, abgesehen von seiner teilweisen führenden Beteiligung an den Nordsee- und Ostsee-Abkommen, sich an seinen alten bestehenden Verbindungen genügen lassen und daran nach unserer Ansicht recht getan, selbst auf die Gefahr hin, als „isoliert" verschrieen zu werden. Auch das ist vielfach getadelt worden und sicherlich mit Unrecht; das geht für den unparteiischen Beobachter ohne weiteres aus der Entwicklung der letzten zwei Jahrzehnte hervor. Eine Macht wie das Deutsche Reich, das während jener ganzen Zeit als der spätgekommene, zum allgemeinen Unwillen gewaltig wachsende Eindringling sich seinen Platz im Völkerleben eroberte und erweiterte, eine solche Macht durfte nichts suchen, was ihr nicht angetragen wurde. Man hat ein besonders krasses Beispiel an der Zurückweisung, die jedes, auch das unverfänglichste Entgegenkommen von deutscher Seite in Frankreich gefunden hat. Daß ein solches gerade unter Kaiser Wilhelms II. Regierung versucht wurde, das lag nahe genug und hat insofern bemerkenswerten politischen Nutzen gebracht, als der negative Erfolg und seine Ursachen nicht mehr, wie es früher wohl der Fall war, auf etwaige deutsche Unterlassungssünden zurückgeführt werden können. Diese Erkenntnis ist nicht nur Gemeingut des ganzen deutschen Volkes geworden, sondern hat auch im Auslande einen Boden gewonnen, wie man ihn früher für unmöglich gehalten hätte. Die Erklärungen britischer Regierungsvertreter im Vereine mit der großen britischen Presse, unter denen sich auch die „Times" befanden, ist immerhin ein Ereignis: Daß Großbritannien einen französischen Revanchekrieg als verbrecherischen Wahnsinn ansähe und seine Hilfe nicht dazu leihen würde. Man kann weit davon entfernt sein, die Tragweite solcher Äußerungen für den Ernstfall sehr hoch zu bemessen oder ihren Beweggrund auf Gerechtigkeits- oder andere Gefühle zurückzuführen, sie sind trotzdem beachtenswert. Die Politik des Deutschen Reiches hat es aus den vielen angedeuteten Gründen während der letzten fünfundzwanzig Jahre nicht immer leicht gehabt, vielleicht am schwersten von den Großmächten, und das nicht zum wenigsten, weil sie friedlich war und man Krieg nur dann zu führen bereit war, wenn er aufgezwungen wurde.

Die Kriegsfrage hat während des vergangenen Vierteljahrhunderts eigentlich unausgesetzt die öffentliche Meinung der Welt beherrscht. Dabei sind auf dem europäischen Kontinente außer dem Balkankriege von 1913 keine Kriege geführt worden. Gekennzeichnet wird diese Seite der neuen Entwicklung anderseits durch eine lange Reihe von Kolonialkriegen, an denen das Deutsche Reich, Großbritannien, Frankreich, die Vereinigten Staaten und eigentlich auch Italien (Tripolis) teil hatten, dann durch die ostasiatischen Kriege, die ein Schulbeispiel darstellen, wie die dortigen Wettbewerber ihre Machtpolitik und Wirtschaftspolitik „mit anderen Mitteln" fortsetzten. Für Rußland war der Krieg von 1904 kein Ringen um seine Existenz, und es hat bekanntlich das Risiko jenes Krieges noch viel niedriger eingeschätzt, als es sich tatsächlich gestaltete. Japan setzte dagegen seine Existenz ein, um Großmacht und Vormacht im Fernen Osten zu werden. Japan mußte jenen Krieg führen. Die europäischen Großmächte unter sich haben während aller zahlreichen Spannungen im Laufe der letzten Jahrzehnte, gerade im Augenblick schwerster Krisen, immer die Neigung zum Frieden gezeigt. Jedes Mal wurde eine oder wurden mehrere von ihnen sich in

Digitized by Google

einer für sie entscheidenden Weise bewußt, daß kein zwingender Anlaß vorhanden sei, einen Krieg Europas auf Leben und Tod zu entfesseln. Ob, wo und wann diese Politik richtig war, das läßt sich heute nicht entscheiden, erst die Geschichte wird dereinst ihr Urteil darüber sprechen. Diese Scheu vor der ungeheuren Verantwortung gehört zu den charakteristischen Zeitzügen und muß daher erwähnt werden. Gerade die europäischen Großmächte stellen einzeln und zusammen wirtschaftlich, politisch und sittlich so große und verwickelte Organismen und Mechanismen dar, daß für den Beurteiler ihrer wirklichen Kraft als Resultante aller Komponenten sich viele Fragezeichen einstellen. Das ist sicher immer bis zu einem gewissen Grade der Fall gewesen, aber die eine richtige vorherige Beurteilung erschwerenden Momente nehmen zu. Dazu kommt die internationale händlerische und kapitalistische Verknüpfung, die Zusammenhänge durch das Kreditsystem, der immer wachsende, sich immer mehr raffinierende Verkehr, alles Dinge, die, in ihrer Weise rücksichtslos, ungestörten Betrieb verlangen, wie er nur im Frieden möglich ist. Gerade für das wirtschaftlich so stark gewachsene Deutschland hat sich während der letzten fünfundzwanzig Jahre aus eben dieser Entwicklung die Lehre ergeben müssen, daß alle diese Dinge und die Reichtümer, die sie bringen, für ein Volk ebensowenig wie für den einzelnen Endzweck sein dürfen, sondern Mittel bleiben müssen, die nicht dem Reichtum des Reiches, sondern seiner inneren Kraft und seiner äußeren Macht dienstbar zu machen sind. Reichtum eines Volkes als Selbstzweck ist nicht Macht und nicht Kraft, sondern kann im besten Falle nur eine Kulisse sein, die beides vortäuscht, so lange, bis jemand sich findet, der sich nicht täuschen läßt.

Mit diesen Grundsätzen, die das letzte und das höchste Heil im Schwerte suchen, steht auch die sehr berechtigte Zurückhaltung in Verbindung, die die Leitung des Deutschen Reiches den auf internationale Schiedsgerichte treibenden Bestrebungen gegenüber beobachtete. Freilich, wo praktisch zu Verwirklichendes sich zu bieten schien, so z. B. bei Regelung eines internationalen Seekriegsrechts, war man in vorderster Reihe oder überhaupt an der Spitze tätig. Erinnert sei an die Haager Konferenz von 1907 und die Anbahnung eines internationalen Prisenappellhofes. Außerdem hat das Deutsche Reich in Fällen, die seinen Leitern weder Ehre noch Lebensinteressen ernstlich zu gefährden schienen, unter Überwindung starker und berechtigter nationaler Empfindlichkeit die Entscheidung des Haager Schiedsgerichtes anzurufen sich bereitfinden lassen, wie in dem Fall von Casablanca. Wo es aber mit den internationalen Bestrebungen dieser Art auf Utopien hinausgetrieben werden sollte, oder wo die Wehrkraft des Deutschen Reiches mittelbar oder unmittelbar Gefahr gelaufen wäre, da hat sich die Leitung des Deutschen Reiches ohne Ausnahme und mit klarer Entschiedenheit zurückgehalten, ungeachtet des Odiums, das von Gegnern eifrig hervorzubringen versucht wurde. Die unbeirrbare und zähe Festigkeit des Deutschen Kaisers gerade in diesem Punkte, der mit Recht als heikel gilt und in dem sich Diplomatie, Politik, Wehrkraft und Wirtschaft eng und lebenbedingend berühren, hat eine jener stillen, aber für das Leben der Nation und ihre Zukunft ungeheuer bedeutenden Entscheidungen herbeigeführt, die die Deutschen ihrem Kaiser nie ge-

Digitized by Google

nügend danken können und die eine spätere Geschichte einwandfrei anerkennen wird.

Der gleichen weitblickenden Festigkeit verdankt das Deutsche Reich und Volk, daß, wie zu Anfang unserer Betrachtung schon angedeutet wurde, sich jetzt eine neue politische Periode des Deutschen Reiches anbahnt, nämlich die des Reifens politischer Früchte infolge des vermehrten militärischen Schwergewichtes der deutschen Flotte. Wird unbeirrt und ungeachtet irgendwelcher denkbarer Veränderungen in den Gruppierungen der Mächte die Ausgestaltung, die Erhaltung und fortwährende Selbsterneuerung der Flotte mit den alten Zielen des Risikos, im übrigen ebenfalls nach den alten bewährten Grundsätzen weitergeführt, dann kann kaum ein Zweifel sein, daß die neue Entwicklung bald allen Augen sichtbar beginnen wird. Jener politische Grundsatz, den der jetzige Reichskanzler vor einiger Zeit als für das Deutsche Reich nötig und ersprießlich geltend machte: das Prinzip politischer und militärischer Kraftkonzentration, die eben durch sich selbst, sei es mittelbar, sei es unmittelbar, in die Ferne wirkt, dieser Grundsatz wird dann erst seinen entsprechenden Ausdruck in der Welt der Tatsachen gefunden haben. Nach fünfundzwanzigjähriger Regierung Kaiser Wilhelms II. sehen er und das deutsche Volk sich auf der Schwelle dieses Zeitabschnittes. Sie wird mit Sicherheit überschritten werden, wenn, wie nicht zu bezweifeln ist, der alte Kurs der Marinepolitik weiter gesteuert wird.

Zu Anfang dieses Überblicks wurde an jene Szene erinnert, als die kleine deutsche Panzerschiffsdivision mit der großen englischen Flotte den Piräus verließ und — ein Zeichen der guten Beziehungen zwischen den beiden Mächten — der Deutsche Kaiser als Admiral of the Fleet von seinem Schiffe aus die britische Flotte evolutionieren ließ. Dreiundzwanzig Jahre sind seitdem vergangen, und wenn sich heute das maritime Bild ganz anders darstellt, so ist das ein Ergebnis von gewaltiger politischer Bedeutung. Die gesamte politische Entwicklung der letzten fünfundzwanzig Jahre und so zu sagen alle großen europäischen Ereignisse, soweit sie Deutschland tiefer berührten, sind auf die eine oder andere Weise mit dem Fehlen einer deutschen Flotte, mit ihrer Unzulänglichkeit oder mit der Tatsache ihres Werdens, sei es als Ursache, sei es als Wirkung, verknüpft gewesen. Das ist die große Lehre, die das deutsche Volk bei der Rückschau auf das vergangene Vierteljahrhundert in das neuanbrechende hinübernehmen sollte; die Lehre, daß es der Deutsche Kaiser war, der unbeirrt in zäher, ausdauernder Arbeit die Grundlage für eine Politik des Deutschen Reiches schuf, die nicht nur auf dem Festlande, sondern auch auf und über den Ozeanen, in selbstsicherem Kraftbewußtsein als selbstverständliche Bedingung bei allem Zusammenwirken im internationalen Wettbewerbe, Gleichberechtigung für das Deutsche Volk und Reich fordert und durchsetzt.



Digitized by Google

# Der wirtschaftliche Aufschwung des Deutschen Reiches unter Kaiser Wilhelm II.

Das zeitgenössische Urteil über das Zeitalter Kaiser Wilhelms II. ist belastet mit der Erinnerung an die vergangene Epoche. Und wenn der Mensch an sich schon leicht geneigt ist, das Lob der früheren Zeit zu singen, so macht die Neuerschaffung von etwas Großem auf ihn stets einen mächtigeren Eindruck als die Bewahrung und der weitere Ausbau des Bestehenden. Welch eine gewaltige Zeit dieses 7. Jahrzehnt des verflossenen Jahrhunderts: siegreiche Schlachten, eroberte Provinzen, der Eintritt des neu errichteten Deutschen Kaiserreiches in die Reihe der führenden Weltmächte. Solchem Glanz gegenüber muß unsere Zeit verblassen, deren Taten nicht so sinnfällig in die Erscheinung treten. Auf einem Gebiet aber ist die Überlegenheit unserer Zeit unbestritten, auf dem wirtschaftlichen. Die äußere Politik, von der der vorhergehende Aufsatz berichtet, hat als mächtige tragende Pfeiler die Wehrmacht und die Wirtschaftskraft. Ist zu Anfang von dem neuen Gliede der Wehrmacht, der kräftig emporgewachsenen Kriegsflotte die Rede gewesen, so soll hier die wirtschaftliche Machtstellung des Deutschen Reiches untersucht werden, die in den jüngsten Zeiten sich ständig aufwärts entwickelt und eine früher nicht geahnte Höhe erreicht hat.

Will man in der Geschichte der Volkswirtschaft den Zeitabschnitt, in dem wir uns befinden, mit einem einzigen Schlagwort bezeichnen, so pflegt man ihn den kapitalistischen zu nennen im Gegensatz zum unkapitalistischen und vorkapitalistischen. In der Tat ist es die Rolle des Kapitals im Produktionsprozeß, die im 19. Jahrhundert einschneidendere Veränderungen des wirtschaftlichen und sozialen Lebens hervorgebracht hat, als es zehn Jahrhunderte vor ihm zu tun vermochten. Ein angesichts alles geschichtlichen Ineinandergreifens naturgemäß willkürlicher Einschnitt würde die Grenze zwischen vorkapitalistischer und kapitalistischer Zeit für Deutschland etwa in das Jahr 1840 setzen. Danach umfaßt unsere moderne kapitalistische Wirtschaftsentwicklung etwa zwei Menschenalter und fällt annähernd zusammen mit der politischen Schaffenszeit Kaiser Wilhelms I. und Kaiser Wilhelms II.

Der überragende Eindruck, den das Zeitalter Kaiser Wilhelms I. durch ihre glanzvollen politischen Ereignisse hervorruft, wird auf wirtschaftlichem Gebiet noch verstärkt durch den Umstand, daß gerade die ersten und augenfälligsten kapitalistischen Neuerungen, welche die moderne kapitalistische Zeit einleiten, ebenfalls in diesen Zeitraum fallen. Die erste Schaffung ganz neuer, die großartigste Kapitalassoziation ermöglichender Unternehmungsformen in den Aktiengesellschaften, die Anlage eines alle bisherigen Verkehrsverhältnisse hinter sich lassenden Eisenbahnschienennetzes, die systematische Einführung der Maschine in die dadurch zum Großbetriebe sich entwickelnde gewerbliche Fabrikation, die Errichtung moderner Kredit- und Gründerbanken zur leichteren Kapitalbeschaffung für große Unternehmungen, die Einrichtung bedeutender Zentralmärkte des Waren- und Kapitalverkehrs an den Börsen, alles dies und manches andere für die kapitalistische Entwicklung Bahnbrechende fällt in die Zeit Kaiser Wilhelms I.

Digitized by Google

Versuchen wir die bezeichnenden wirtschaftspolitischen Grundzüge dieser ersten Hälfte unserer kapitalistischen Wirtschaftsepoche für Deutschland herauszuschälen, so finden wir als wichtigste Merkmale:

1. Schaffung eines möglichst großen geschlossenen, d. h. in sich zusammenhängenden Absatzgebietes. Die Bestrebungen, welche zum ersten Male mit der Gründung des Zollvereins von 1834 einen bedeutsamen Teilerfolg erringen, gewinnen in den folgenden Jahren an Stärke und finden schließlich ihr Ziel verwirklicht in der Zolleinheit des neu errichteten Deutschen Reiches. Ohne künstliche Verteuerung durch Binnenzölle kann von nun ab jede Ware in alle Teile des Reiches versandt werden; das bedeutet eine der wesentlichsten Voraussetzungen für die Massenfabrikation von Gebrauchsgütern, die damit erst den dem Produktionsumfang entsprechenden großen Kreis von Verbrauchern finden.

2. Herstellung umfassender Einrichtungen für den raschen Verkehr von Personen, Gütern und Nachrichten. An die Stelle grundloser Landwege treten feste, jedem Wetter trotzende Chausseen, die den Verkehr mit dem eisernen Schienennetz vermitteln, auf welchem die Dampfwagen das ganze Land durcheilen. Telegraph und Telephon verbreiten alle für das wirtschaftliche und allgemeine Leben wichtigen Nachrichten mit Blitzesgeschwindigkeit.

3. Einführung der mechanischen Triebkraft und der Maschine in fast alle Zweige der gewerblichen Fabrikation zum Ersatz des Werkzeuges und der bloßen Kraft der Hände. Die Leistungsfähigkeit der Fabrikation wird unendlich gesteigert, das Produkt technisch exakter und gleichförmiger. Die Herstellungskosten gehen infolge der gleichmäßigen Massenfabrikation wesentlich zurück. Der Kleinbetrieb muß mehr und mehr dem maschinellen Großbetrieb Platz machen.

4. Möglichste Vereinheitlichung der dem Wirtschaftsleben dienenden öffentlichen Einrichtungen. Das Handels- und Gewerberecht wird einheitlich für das ganze Reich kodifiziert, Münzen, Maße und Gewichte werden einheitlich geordnet. Die staatliche Verwaltung bemächtigt sich der Eisenbahnen, der Post, des Telegraphs und des Telephons. Die Tariffragen wie überhaupt die gesamte Verkehrspolitik werden einer großzügigen einheitlichen Behandlung unterworfen. Auch bei Steuer- und Verwaltungsfragen durchdringen allmählich annähernd gleichmäßige Anschauungen alle einzelnen Teile des Reiches.

5. Sicherung des heimischen Absatzgebietes für die inländischen Produzenten als Hauptaufgabe der wirtschaftspolitischen Gesetzgebung. Diesem Zwecke sind alle Maßnahmen der Zoll-, Steuer-, Verkehrs- und Gewerbepolitik unterworfen. Die wichtigsten Halb- und Fertigfabrikate der Großindustrie werden ebenso wie die Erzeugnisse der durch den ausländischen Wettbewerb auf dem eigenen Markte bedrohten deutschen Landwirtschaft mit Schutzzöllen belegt.

6. Untergeordnete Rolle der See- und Kolonialwirtschaft. Der Zug der Wirtschaftspolitik ist mehr auf die Sicherung der Scholle als auf die Eroberung der Welle gerichtet, erstrebt mehr die Bewahrung des Erreichten als die Erschließung neuer Märkte. Deutschland erscheint wirtschaftlich gesättigt. Der überschüssige Bevölkerungszuwachs muß das Land mangels Beschäftigung verlassen



Digitized by Google

und zerstreut sich, ein Verlust für die deutsche Nationalwirtschaft, planlos in fremde Länder.

7. Starke Ausprägung des individualistischen Erwerbslebens. Der Einfluß der Gesamtheit auf die wirtschaftlichen Bestrebungen des einzelnen ist noch verschwindend. Eine bewußte Einfügung der wirtschaftlichen Einzelgrößen in die nationale Gesamtpolitik ist noch nicht vorhanden. Die Betätigung des Kapitals ist mehr den zufälligen Erwerbsabsichten des einzelnen ausgeliefert als durch große nationalwirtschaftliche Ziele bestimmt. Insbesondere wo deutsches Kapital im Ausland tätig ist, geschieht es mehr nach Zufälligkeiten als nach planmäßigen Gesichtspunkten.

So etwa können wir die Grundzüge der deutschen Volkswirtschaft zur Zeit Kaiser Wilhelms I. charakterisieren. Die Frage tritt nun an uns heran, welche Entwicklung hat auf der so geschaffenen Basis die deutsche Volkswirtschaft in der Zeit Kaiser Wilhelms II. genommen und welche Merkmale lassen sich dabei erkennen?

Wir gehen dabei von unserem allgemeinen Bevölkerungsaufbau aus und entnehmen der Statistik als erstes die Beobachtung, daß wir von allen Ländern mit ähnlicher beruflicher Struktur bei weitem die stärkste natürliche Bevölkerungsvermehrung haben, insbesondere stärker als Österreich-Ungarn, Großbritannien, Italien und Frankreich, eine Bevölkerungsvermehrung, die teils in der großen Zahl der Geburten, teils in dem Rückgang der Sterbefälle ihre Ursache hat. Während in der ersten Hälfte unseres kapitalistischen Zeitabschnitts die Auswanderung jährlich noch recht beträchtliche Ziffern auswies, ist seit Anfang der 90er Jahre die jährliche Auswanderungsziffer nur ganz gering gewesen. Die Arbeitsamkeit in unserem Volke hat zugenommen. Der Anteil der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung ist erheblich gestiegen (1882: 39 Prozent, 1907: 43,5 Prozent), und zwar sind es gerade die wirtschaftlich leistungsfähigsten Altersstufen zwischen 20 und 50 Jahren, die der Zahl nach am meisten angewachsen sind, so daß man auf eine Steigerung unserer gesamten Arbeitsleistung schließen darf. Hinsichtlich der Verteilung der Berufe hat sich in den letzten Jahrzehnten eine starke Verschiebung von der Landwirtschaft zur Industrie bemerkbar gemacht. 1882 waren noch 42,5 Prozent der Bevölkerung in der Landwirtschaft und 35,5 Prozent in der Industrie tätig, 1907 war das Verhältnis 28,6 zu 42,8 Prozent. Diese Verschiebung ist nicht nur darauf zurückzuführen, daß der größte Teil des Bevölkerungszuwachses in der Industrie anstatt in der Landwirtschaft seinen Erwerb gefunden hat, sondern auch darauf, daß ein immer größerer Teil der früher im landwirtschaftlichen Beruf nebenbei ausgeübten gewerblichen Tätigkeit sich aus der Landwirtschaft losgelöst hat und zu selbständigen gewerblichen Berufen geworden ist.

Der landwirtschaftliche Beruf umfaßt deshalb heute mehr als früher nur die eigentliche landwirtschaftliche Tätigkeit. Obwohl nun die Größe der landwirtschaftlich benutzten Fläche seit der Gründung des Reiches kaum eine Veränderung erfahren hat, obwohl ferner die Zahl der landwirtschaftlichen Bevölkerung nicht nur verhältnismäßig, sondern sogar unbedingt abgenommen hat (1882: 19,2 Millionen, 1907: 17,7 Millionen) und obwohl im Vergleich zu anderen Ländern unser deutscher Boden hinsichtlich der Fruchtbarkeit nur mäßig begünstigt ist, sind die Fortschritte, welche die landwirtschaftliche Produktion in den letzten Jahren gemacht hat, ganz außer-

Digitized by Google

ordentlich. Dem Rückgange der landwirtschaftlichen Bevölkerung steht eine Vermehrung der landwirtschaftlichen Betriebe (1882: 5,28 Millionen, 1907: 5,74 Millionen) gegenüber. Insbesondere ist die Zahl der hauptsächlich den Gartenkulturen gewidmeten Parzellenbetriebe unter 2 Hektar Größe gestiegen. Aber auch die mittleren Bauernbetriebe in der Größe von 5 bis 20 Hektar haben auf Kosten der größeren Betriebe nicht unbeträchtlich zugenommen. Der an sich schon stark ausgeprägte bäuerliche Charakter der deutschen Landwirtschaft (Güter zwischen 2 und 100 Hektar) hat sich demnach in den letzten Jahrzehnten noch mehr herausgebildet. Nahezu drei Viertel der landwirtschaftlichen Fläche sind im bäuerlichen Besitz. Gerade diese Bauernwirtschaften befinden sich ganz überwiegend, d. h. zu neun Zehnteln im Eigenbesitz des Bewirtschaftenden. Nur ein Achtel der landwirtschaftlichen Fläche überhaupt in Deutschland ist Pachtland. Mit der ganz natürlichen Ausnahme der Parzellenbetriebe, bei denen nur etwa ein Achtel selbständige Landwirte sind, sind bei allen anderen Betrieben die Inhaber zu etwa neun Zehnteln selbständige Landwirte im Hauptberuf. Von dem Personal der landwirtschaftlichen Betriebe sind fast zwei Drittel Familienangehörige und nur etwa ein Drittel fremde Arbeitskräfte. Alle diese nur in Umrissen angedeuteten wesentlichen Merkmale zeigen, daß das allgemeine wirtschaftliche und soziale Wesen der deutschen Landwirtschaft durchaus gesund und glücklich ist.

Aus ihm ergibt sich eine stark ausgenutzte Bebauung des Bodens. Innerhalb der ihrem Umfange nach — wie schon erwähnt — nahezu gleichgebliebenen Kulturfläche hat das Acker- und Gartenland und hierunter wieder die Fläche für Getreide- und Hackfrüchte eine Zunahme erfahren, während Brache, Ackerweide und die geringen Hutungen in ihrer Ausdehnung zurückgegangen sind. Es ist also weniger wertvolles Land in wertvolleres umgewandelt worden. Erstaunlich ist nun die Zunahme der Ernteerträgnisse, welche die deutsche Landwirtschaft in den letzten Jahrzehnten erzielt hat. Es wurden in Deutschland vom Hektar in Doppelzentnern geerntet:

| | 1888 | 1911 |
|---|---|---|
| Weizen | 14,6 | 20,6 |
| Roggen | 11,2 | 17,7 |
| Spelz | 11,7 | 14,3 |
| Gerste | 15,6 | 19,9 |
| Hafer | 14,7 | 17,8 |
| Kartoffeln | 87,8 | 103,5 |
| Wiesenheu | 30,1 | 33,7 |
| Zuckerrüben | 282,0 | 330,0 |

Diese riesige Produktionssteigerung hat es bewirkt, daß Deutschland trotz seiner starken industriellen Entwicklung seinen Charakter als Agrarland nicht verloren hat. Die landwirtschaftliche Stellung Deutschlands im Rahmen der Weltvölker ist heute die, daß es in der Kartoffel- und in der Zuckerrübenproduktion die größte Ernte von allen Ländern aufweist und daß es in der Getreideerzeugung nur Rußland und den Vereinigten Staaten von Amerika nachsteht. Ist somit der bloßen Erntemenge nach die Agrarstellung Deutschlands noch immer außerordentlich bedeutend, so steht es hinsichtlich der Intensität seines Ackerbaues, d. h. hinsichtlich der verhältnismäßigen Höhe

Digitized by Google

seiner Ernteerträge, unbestritten an der Spitze aller Agrarländer der Welt, wie die nachstehende Vergleichung zeigt:

| 1911 | Ernteerträge für den Hektar in Doppelzentnern: Weizen | Roggen | Gerste | Hafer | Kartoffeln |
|---|---|---|---|---|---|
| Deutschland | 20,6 | 17,7 | 19,9 | 17,8 | 103,5 |
| Frankreich | 13,8 | 14,3 | 14,3 | 12,6 | 74,2 |
| Österreich | 13,2 | 13,1 | 14,8 | 12,1 | 92,3 |
| Ungarn | 14,0 | 11,6 | 14,2 | 11,8 | 72,3 |
| Rußland | 4,7 | 6,6 | 7,7 | 6,7 | 70,0 |
| Vereinigte Staaten von Amerika | 8,4 | 9,8 | 11,3 | 8,8 | 54,4 |
| Kanada | 14,0 | 11,7 | 15,2 | 14,7 | 96,7 |
| Argentinien | 6,1 | — | — | 9,2 | — |

Eine ähnlich glänzende Entwicklung hat die deutsche Viehwirtschaft genommen, die zum weitaus größten Teil auf die Bauerngüter und hier wiederum auf die mittleren Bauerngüter entfällt. Die Zusammenstellung zeigt, wie sehr wir unsere beiden Nachbarländer Frankreich und Großbritannien hierin übertreffen:

| Stückzahl | Deutschland 1892 in 1000 | Deutschland 1907 in 1000 | Großbritannien 1911 in 1000 | Frankreich 1910 in 1000 |
|---|---|---|---|---|
| Pferde | 3 836 | 4 345 | 1 627 | 3 198 |
| Rindvieh | 17 555 | 20 631 | 7 114 | 14 532 |
| Schafe | 13 589 | 7 704 | 26 495 | 17 111 |
| Schweine | 12 174 | 22 147 | 2 822 | 6 900 |

Der zahlenmäßigen Steigerung in der deutschen Viehhaltung geht parallel eine erhebliche Verbesserung der Güte, die sich in einer Erhöhung des Milchertrages und in einer Zunahme des Lebendgewichtes äußert. Der gesamte Verkaufswert aller Viehgattungen, der 1892 auf 6,4 Milliarden ℳ bemessen wurde, ist für das Jahr 1910 auf 9½ Milliarden ℳ geschätzt worden.

Diese Produktionserfolge der deutschen Landwirtschaft beruhen auf einer ganzen Reihe von Umständen. In erster Linie sind es die wissenschaftliche Beobachtung und Erforschung der physiologischen und biologischen Verhältnisse der Pflanzen und Tiere und die praktische Anwendung der dabei gemachten Erfahrungen, die zur Steigerung der Erträgnisse beigetragen haben. Durch sorgfältige Beobachtung aller Ernährungs- und Züchtungsverhältnisse ist es insbesondere der deutschen Viehzucht gelungen, die Aufzucht des Viehes bis zur Reife sowohl für Fleisch- wie Milchhergabe zu beschleunigen, so daß das durchschnittliche Alter der Tiere vermindert und ein rascherer Wechsel des Viehstandes herbeigeführt worden ist, der die obigen zahlenmäßigen Fortschritte noch größer erscheinen läßt.

Ebenso sind hinsichtlich der Saatzucht in Deutschland in den letzten 25 Jahren so grundlegende wissenschaftliche Beobachtungen gemacht worden, daß daraufhin — besonders unter Führung der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft — eine planmäßige Verbesserung des Saatgutes aller wichtigen Bodenfrüchte erzielt wurde, die den Ertrag der einzelnen Pflanze wesentlich gesteigert hat. Die Errungenschaften dieser wissenschaftlichen Beobachtungen in die weitesten Kreise der Landwirtschaft hineinzutragen, ist eine ausgedehnte Organisation landwirtschaftlicher Unterrichtsanstalten und Vereine bemüht. Die Einrichtung landwirtschaftlicher Winterschulen und die Abhaltung

Digitized by Google

von landwirtschaftlichen Kursen durch Wanderlehrer hat in gleicher Richtung gewirkt. In Preußen allein bestehen zur Zeit etwa 5000 landwirtschaftliche Kreis-, Orts- und Lokalvereine gegen rund 1800 in 1888. Die Zahl der ländlichen Fortbildungsschulen in Preußen ist allein im letzten Jahrzehnt von 1281 auf 5349 gestiegen.

Die verbesserte Viehhaltung hat ferner nicht nur die ausgedehntere Verwendung des tierischen Dunges ermöglicht, sondern auch der Gebrauch künstlicher Düngemittel hat eine ganz außerordentliche Ausdehnung erfahren und erreicht fast ½ Milliarde ℳ jährlich. Die Einfuhr von Chilisalpeter ist in den letzten 25 Jahren nahezu auf das Dreifache gestiegen und der Verbrauch von Kali auf das Sechzehnfache.

Die Verbrauchssteigerung Deutschlands in den wichtigsten künstlichen Düngemitteln zeigt folgende Übersicht in Doppelzentnern:

| | 1890 | 1911 |
|---|---|---|
| Superphosphat | 5 000 000 | 14 496 000 |
| Thomasmehl | 4 000 000 | 16 049 400 |
| Chilisalpeter | 2 478 148 | 5 272 500 |
| Schwefelsaures Ammoniak | 600 000 | 3 200 500 |
| Kalisalze | 2 195 532 | 25 331 000 |

Auch die Verwendung von Maschinen ist nicht nur in den Großbetrieben, sondern auch auf den Bauerngütern umfangreicher geworden. Namentlich Dreschmaschinen, Mäh- und Säemaschinen sind in Aufnahme gekommen und haben Arbeitskräfte gespart, wie nachfolgende Zusammenstellung zeigt:

| Art der Maschinen | Zahl der Betriebe welche nebenstehende Maschinen verwendeten 1882 | 1907 | Zunahme Prozent |
|---|---|---|---|
| Dampfpflüge | 836 | 2 995 | 258,3 |
| Säemaschinen | 63 842 | 290 039 | 354,3 |
| Mähmaschinen | 19 634 | 301 325 | 1 434,7 |
| Dampfdreschmaschinen | 75 690 | 488 867 | 545,9 |
| Sonstige Dreschmaschinen | 298 367 | 947 003 | 217,4 |
| Maschinen überhaupt | 391 746 | 1 497 975 | 282,4 |

Wo es dem einzelnen Besitzer nicht möglich war, die kostspielige Maschine für seinen Betrieb allein zu erwerben, ist vielfach der genossenschaftliche Erwerb an die Stelle getreten, wie überhaupt die Entwicklung des landwirtschaftlichen Genossenschaftswesens nicht nur rein materiell zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit beigetragen hat, sondern auch durch Pflege des genossenschaftlichen Geistes zu dem schnellen Eindringen aller neuzeitlichen Errungenschaften der Agrar-Wissenschaft und -Technik in die weitesten Kreise der Landwirtschaft unendlich viel beigetragen hat. Die überraschende Entwicklung des ländlichen Genossenschaftswesens in Deutschland in den letzten beiden Jahrzehnten geht aus folgenden Zahlen hervor:

| | 1890 | 1911 | Zunahme Prozent |
|---|---|---|---|
| Spar- und Darlehnskassen | 1 729 | 15 990 | 824,8 |
| Bezugsgenossenschaften | 537 | 2 346 | 336,9 |
| Molkereigenossenschaften | 639 | 3 415 | 434,4 |
| Sonstige | 101 | 2 973 | 2 843,6 |
| | 3 006 | 24 724 | 722,5 |

Digitized by Google

Mit der Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion Hand in Hand geht die wachsende Bedeutung, welche sich die landwirtschaftlichen Industrien errungen haben, insbesondere die Molkerei-, Zucker-, Spiritus- und Stärkeindustrie. Die Entwicklung des Molkereiwesens wird durch die vorstehenden Ziffern über die Molkereigenossenschaften am besten dargetan. Die Produktion der übrigen Industrien stieg wie folgt:

| | 1888 | 1911 |
|---|---|---|
| Rohzucker . . . . . | 910 698 t | 2 512 928 t |
| Spiritus . . . . . | 3 058 025 hl | 3 467 580 hl |
| Stärkezucker . . . . . | 47 420 t | 72 380 t |

Eine der erfreulichsten Wirkungen der landwirtschaftlichen Produktionssteigerung ist der im Verhältnis steigende Anteil, den die deutsche Landwirtschaft an der Versorgung des deutschen Volkes mit Nahrungsmitteln in den letzten Jahrzehnten genommen hat. Während in den 80er Jahren allgemein der Gedanke vorherrschte, daß bei dem raschen Wachstum der industriellen Bevölkerung Deutschlands und den billigen Produktionskosten der überseeischen Agrarländer die deutsche Landwirtschaft bei der Versorgung des inländischen Marktes ständig zurückgehen müsse, und gewissermaßen schon auf den Aussterbeetat gesetzt wurde, hat sich dank der wissenschaftlichen und technischen Fortschritte die deutsche Landwirtschaft in den letzten beiden Jahrzehnten in einer Weise entwickelt, die jenes voreilige Urteil glänzend ad absurdum geführt hat. Wenn die Bevölkerung Deutschlands auch heute noch mit einem nennenswerten Prozentsatz auf die Brotgetreideversorgung durch das Ausland angewiesen ist, so ist doch dieser Prozentsatz seit dem Anfang des neuen Jahrhunderts nicht größer, sondern kleiner geworden, und die deutsche Landwirtschaft ist heute ihrem Ideal wieder bedeutend näher gekommen, nämlich die Nahrungsmittelversorgung des deutschen Volkes aus eigener Kraft ohne Rückgriff auf das Ausland leisten zu können. Jedenfalls wäre es nach den neueren Erfahrungen der deutschen Agrarwissenschaft und -technik nicht mehr angebracht, wollte man nicht die Möglichkeit der Erreichung dieses Zieles zugestehen.

Durch ihren technischen Fortschritt hat die deutsche Landwirtschaft bewiesen, daß sie die bevorzugte Stellung, die sie in der deutschen Wirtschaftspolitik einnimmt, verdient. Und es ist kaum noch nötig darauf hinzuweisen, wie die Landwirtschaft trotz aller Industrialisierung Deutschlands bei weitem immer noch die stärkste Berufsgruppe darstellt mit 16,9 Millionen der Gesamtbevölkerung gegenüber 4,9 Millionen, welche der nächststärksten Berufsgruppe, dem Baugewerbe, angehören. Dazu kommt aber, daß die Landwirtschaft in viel höherem Maße als alle anderen Berufsgruppen von einheitlichen Interessen, einheitlicher Überlieferung und einheitlichem sozialem Geiste erfüllt ist. Nehmen wir hinzu die größere Wehrfähigkeit der einzelnen Angehörigen dieses Berufs und ihre größere Fruchtbarkeit, so begrüßen wir es um so mehr, daß die Steigerung der technischen Leistungsfähigkeit in den letzten 25 Jahren die hervorragende Stellung der Landwirtschaft in der deutschen Gesamtbevölkerung gefestigt hat.

Größer noch als der Fortschritt in der Landwirtschaft ist die Entwicklung von Industrie und Handel in den letzten 25 Jahren gewesen. Aufbauend auf der natürlichen Grundlage der in reichem Maße in Deutschland vorhandenen Bodenschätze

Digitized by Google

haben sich insbesondere die deutsche Montan-Industrie und die chemische Industrie zur beherrschenden Stellung aufgeschwungen. In der Kohlenförderung hat Deutschland die früher weit überragende Produktion Großbritanniens nahezu eingeholt, in der Koks- und Roheisenproduktion dagegen bereits seit einer Reihe von Jahren überflügelt und steht darin nur den Vereinigten Staaten von Amerika nach. Die nachfolgende Produktionstabelle in 1000 Tonnen möge diese Stellung für das Jahr 1910 kurz erläutern:

| | Deutschland | Großbritannien | Frankreich | Vereinigte Staaten |
|---|---|---|---|---|
| Stein- und Braunkohle . . | 222 375 | 268 677 | 38 350 | 455 042 |
| Koks . . . . . | 26 600 | 19 642 | 2 688 | 37 838 |
| Roheisen und Stahl . . . | 14 794 | 10 173 | 4 038 | 27 742 |

In welchem Maße zur Erringung dieser Stellung die letzten 25 Jahre beigetragen haben, zeigt folgende Zusammenstellung:

| | Deutschlands Produktion 1888 | 1911 |
|---|---|---|
| Steinkohle . . . . . | 341,1 Mill. ℳ | 1 572,6 Mill. ℳ |
| Braunkohle . . . . . | 40,9 " " | 183,5 " " |
| Eisenerze . . . . . | 40,0 " " | 114,5 " " |
| Roheisen . . . . . | 4 337 000 Tonnen | 17 853 000 Tonnen |
| Stahl (1900) . . . . . | 6 646 000 " | 15 019 000 " |

Da wir in Deutschland eine industrielle Produktionsstatistik nicht besitzen, so läßt sich statistisch der Umfang der industriellen Produktion in Deutschland heute nicht belegen. Immerhin gibt über die Entwicklung der chemischen Industrie folgende Tabelle über die Erzeugung von Nebenprodukten bei der Koksherstellung einen Begriff:

| | Produktion im Oberbergamtsbezirk Dortmund 1896 Tonnen | 1911 Tonnen | Zunahme |
|---|---|---|---|
| Schwefelsaures Ammoniak . . . . | 20 975 | 244 567 | 1 : 11,7 |
| Teer . . . . . | 28 341 | 550 300 | 1 : 19,4 |
| Benzol . . . . . | 215 | 53 941 | 1 : 250,9 |

Einzelne Zweige der chemischen Großindustrie sind geradezu weltbeherrschend geworden, so z. B. die deutsche Teerfarbenindustrie, welche etwa $^6/_7$ des gesamten Weltbedarfs liefert. Eine hervorragende Stellung nimmt auch die deutsche elektrische Industrie ein, die nicht nur auf dem deutschen, sondern auch auf dem Weltmarkte in mancher Beziehung jeder Konkurrenz überlegen ist. Ihr ist es in erster Linie zuzuschreiben, daß auf Deutschland heute fast ein Viertel des gesamten Kupferverbrauches der Welt entfällt. Über die Entwicklung der elektrischen Kraftstationen in Deutschland mag folgende Aufstellung Aufschluß geben:

| | 1895 | 1911 | Zunahme |
|---|---|---|---|
| Elektrizitätsverkaufszentralen . . . . . | 148 | 2 526 | 1 : 17,1 |
| Angeschlossene Glühlampen . . . . . | 493 801 | 16 209 233 | 1 : 32,8 |
| Angeschlossene Bogenlampen . . . . . | 12 357 | 245 772 | 1 : 19,9 |
| Leistung der stationären Motoren in PS . . . . . | 5 635 | 1 203 779 | 1 : 213,6 |
| Gesamtanschlußwert in Kilowatt . . . . . | 35 941 | 2 477 769 | 1 : 68,9 |

Digitized by Google

Noch eine ganze Reihe von Industrien in Deutschland lassen sich aufführen, die ihre Stellung nicht nur auf dem heimischen, sondern auch auf dem Weltmarkte erkämpft haben, so die Maschinenindustrie, die Textilindustrie, die Papier- und Lederindustrie, die Zementindustrie und andere.

Welche Bedeutung diese Industrien erlangt haben, dafür gibt ihre Stellung im deutschen Außenhandel einen Anhaltspunkt. Alle die vorgenannten Industrien sind in hervorragendem Maße an der Beschickung des Weltmarktes beteiligt, wie denn überhaupt die industrielle Ausfuhr heute einen so großen Bestandteil des deutschen Wirtschaftslebens ausmacht, daß notgedrungen die frühere Schutzzollpolitik eine Eindämmung hat erfahren müssen. Der Umstand, daß Deutschland unter allen Völkern das größte Heer von gewerblichen Arbeitern beschäftigt und die größte Ausfuhr an Industriewaren hat, gibt Professor Harms Veranlassung, Deutschland heute als den ersten Industriestaat der Welt zu bezeichnen. Und in der Tat, wenn wir uns auf diese beiden Merkmale beschränken, wird man diese Behauptung gelten lassen können. Der Ausfuhrüberschuß Deutschlands an sämtlichen Waren der Metallindustrie beträgt rund 1,44 Milliarden ℳ, an Waren der Textilindustie rund 0,66 Milliarden ℳ, an anderen Industriewaren (chemische, Zucker, Papier, Leder usw.) rund 1,42 Milliarden ℳ, so daß, wenn man alle diese Industrien zusammennimmt, Deutschland einen Ausfuhrüberschuß von 3,5 Milliarden ℳ an industriellen Erzeugnissen aufweist gegenüber 2,8 in England und 1,3 in Frankreich.

Als die hauptsächlichsten Ursachen, denen die deutsche Industrie ihre Entwicklung verdankt, kommen in Betracht die planmäßige Nutzbarmachung der Wissenschaft für die Technik, die Vergesellschaftung der Unternehmungen und die Herausbildung des Großbetriebes.

Was die erste anlangt, so ist dasselbe Verfahren, das zur Größe der Landwirtschaft beigetragen hat, auch für die Industrie überaus fruchtbringend gewesen, nämlich die fortdauernde wissenschaftliche Untersuchung aller für die Fabrikation in Frage kommenden Einzelgrößen und die Anwendung der wissenschaftlich gefundenen Ergebnisse auf die technische Praxis. Nicht nur ist der Unterricht aller technischen Schulen in Deutschland so zugeschnitten, daß er stets das Ziel der praktischen technischen Betätigung im Auge hat, sondern es besteht auch nach jeder Richtung hin zwischen den Führern der Technik und den Führern der Wissenschaft eine so enge Verbindung, daß häufig genug technische Lehrer in die Praxis und umgekehrt Männer der Praxis auf technische Lehrstühle berufen werden. Aus den technischen Hochschulen erhält die Industrie einen dauernden Zuzug von wissenschaftlich geschulten Hilfskräften. Eine ganze Anzahl von industriellen Betrieben unterhält regelmäßige Versuchsanstalten und Laboratorien, in denen sie durch wissenschaftlich geschulte Männer Versuche vornehmen lassen. So ist überall in der deutschen Industrie an die Stelle der bloßen praktischen Erfahrung die theoretische Schulung und die planmäßige Forschung getreten und das bloße empirische Verfahren überall durch das rationelle ersetzt worden. Dieses System der Anwendung wissenschaftlicher Entdeckungen und Forschungsergebnisse auf die praktische Fabrikation ist das Kennzeichen der deutschen Industrie.

In der Vergesellschaftung der Unternehmungen liegt eine weitere Stärke unserer deutschen Industrie. Diese Vergesellschaftung hat bei uns in Deutschland in

Digitized by Google

einem stärkeren Umfange Platz gegriffen als beispielsweise in Frankreich oder England, weil unsere Industrie sehr viel jüngeren Datums ist. In den beiden eben genannten Ländern haben die privaten Unternehmer länger Zeit gehabt, größere Vermögen in ihrem Familienbesitz anzusammeln und damit die Mittel gewonnen, bei der Entwicklung ihrer Unternehmungen zum Großbetriebe die erforderlichen Kapitalien aus Eigenem aufzubringen. In Deutschland, wo sehr viel weniger alter Reichtum vorhanden war, wäre eine Entwicklung zum Großbetriebe nicht denkbar gewesen, wenn nicht durch die Vergesellschaftung der Unternehmungen alle auch in kleinen Beträgen verfügbaren Kapitalien mitherangezogen worden wären. Im Jahre 1887 verzeichnete die Statistik in Deutschland rund 2150 Aktiengesellschaften mit einem eingezahlten Kapital von rund 4,9 Milliarden ℳ, Ende 1909 wurden rund 5350 Aktiengesellschaften mit einem Nominalkapital von 16,1 Milliarden ℳ gezählt. Von den rund 13 Millionen Personen, welche nach der Zählung von 1907 in Gehilfenbetrieben beschäftigt waren, entfielen nur 7 Millionen auf Betriebe von Einzelinhabern, während die restlichen 6 Millionen in gesellschaftlichen Betrieben tätig waren. Die Kapitalwerbung für die gesellschaftlichen Unternehmungen ist namentlich durch die Form der Aktiengesellschaft und der Gesellschaft mit beschränkter Haftung in sehr weite Kreise der Bevölkerung gedrungen.

Die Jugend der deutschen industriellen Entwicklung hat es mit sich gebracht, daß auch die Herausbildung zum Großbetriebe in Deutschland sich schneller und umfassender entwickelt hat als in den europäischen Nachbarländern. Fast zwei Drittel allen gewerblichen Personals und mehr als neun Zehntel aller maschinellen Pferdestärken in Deutschland sind in Mittelbetrieben (6 bis 50 Arbeiter) und Großbetrieben (mehr als 50 Arbeiter) wirksam. In den Jahren 1882 bis 1907 steigerte sich der Anteil am gesamten gewerblichen Personal bei den industriellen Großbetrieben von 26 auf 45 Prozent. Gerade in den Hauptindustrien, in der chemischen Industrie, der Maschinenindustrie, der elektrischen Industrie, der Textilindustrie und dem Bergbau, sind über zwei Drittel aller gewerbetätigen Personen in Großbetrieben beschäftigt.

Bildet die Vermehrung der Großbetriebe in unserer Zeit zunächst lediglich eine Fortsetzung der in der ersten Hälfte unserer kapitalistischen Wirtschaftsepoche bereits angebahnten Entwicklung, so hat sich in den letzten Jahrzehnten eine Neugestaltung im Großbetriebe vollzogen, die weittragende neue Wirkungen gezeitigt hat. Während vordem die Spezialisierung der Betriebe, d. h. die Massenfabrikation einzelner bestimmter Artikel das Ziel zu sein schien, hat sich neuerdings ein starkes Streben nach Zusammenfassung und Vereinheitlichung verschiedener Betriebe unter einer Leitung zu einer einheitlichen, wirtschaftlichen Unternehmung durchgesetzt. In den großen, kombinierten Betrieben, namentlich der Montan-Industrie, der elektrischen und der chemischen Industrie, sind bedeutende wirtschaftliche Vorteile durch die Vereinigung der früher spezialisierten einzelnen Betriebe erzielt worden. Diese Vereinigung ist besonders in der Weise erfolgt, daß die verschiedenen Produktionsstufen in der Verarbeitung der gleichen Grund- und Rohstoffe kombiniert und zu einem von Stockwerk zu Stockwerk ineinandergreifenden Gebäude vereinigt wurden, so daß nun neue trustartige Gebilde entstanden, die beispielsweise in der Montan-Industrie alle Stufen der Verarbeitung des Eisens vom Hochofen bis zum Feinwalzwerk umfassen. Diese Arbeitsvereinigung

Digitized by Google

(vertikale Vertrustung) ist wiederum ein besonderes Kennzeichen der neueren Industrieentwicklung in Deutschland.

Die verschiedenen aufgeführten Momente, welche der deutschen Industrie ihr eigenartiges Gepräge geben, haben eine Reihe auch in sozialer Hinsicht wichtiger Folgen gezeitigt. Die wissenschaftliche Durchdringung der industriellen Fabrikation hat mit dazu beigetragen, einen großen Teil der industriellen Arbeiterschaft auf eine verhältnismäßig hohe Stufe des Verständnisses zu bringen. Indem die bloße mechanische Arbeitsverrichtung nach Kräften durch die Maschine vorgenommen wird, wird der Arbeiter gewissermaßen zum Aufseher und Herrn der Maschine gemacht, er muß sich deshalb eine gewisse Kenntnis des Wesens der Maschine und ein praktisches Verständnis für ihren Zweck und ihre Verrichtungen aneignen. Indem so die Maschine Fähigkeiten vom Arbeiter verlangt und diese Fähigkeiten weiter entwickelt, belebt sie das Interesse des Arbeiters an der Arbeit und haucht der Arbeit wieder eine Seele ein.

Die gesellschaftliche Form der Unternehmung bringt es mit sich, daß für den einzelnen leichter als beim Privatbetrieb die Möglichkeit gegeben ist, seine besonderen Fähigkeiten zur Geltung zu bringen und dadurch in seiner materiellen Lage vorankommen. Wie die gesellschaftliche Kapitalhergabe den Organisator und Leiter eines Betriebes in den Stand setzt, unabhängig von seinen eigenen Mitteln seine Fähigkeiten zu entfalten, so ist auch dem einzelnen Arbeiter und Mitarbeiter im gesellschaftlichen Unternehmen, das von persönlichen Rücksichten freier ist als der Privatbetrieb, leichter Gelegenheit gegeben, sich hervorzutun und seiner Tüchtigkeit Anerkennung zu verschaffen.

Was dagegen die Zurückdrängung des Kleinbetriebes und damit die Vernichtung vieler selbständiger kleiner, sogenannter Mittelstands-Existenzen anlangt, die dem Großbetriebe zur Last gelegt wird, so wird die ungünstige Wirkung, die hierin liegt, weit überschätzt. Es ist wahr, daß eine große Zahl handwerksmäßiger Kleinbetriebe durch den Wettbewerb des Großbetriebes vernichtet worden sind, aber mindestens in demselben, ja sicherlich in weit stärkerem Umfange hat der Großbetrieb auf die Schaffung neuer mittelständischer Existenzen gewirkt. Es braucht nur an die zahllosen kleinen Reparatur- und Installationsbetriebe gedacht zu werden, welche durch die Maschinenindustrie, die Fahrradindustrie, die Automobilindustrie und andere neu geschaffen worden sind. Ferner ist es ein großer Irrtum, anzunehmen, daß der kleine selbständige Handwerker wirtschaftlich und sozial unabhänger sei als etwa der Reisende einer großen Fabrik oder als einer der vielen Agenten, Kommissionäre, Vertreter, Einkäufer, Verkäufer usw., die der Großbetrieb ins Leben gerufen hat, ganz abgesehen von den zahlreichen mittelständischen Existenzen im Großbetriebe selbst, wie Vorarbeitern, Meistern, Abteilungsvorstehern u. dgl.

In der Tat befindet sich heute ein großer Teil unserer industriellen Arbeiterschaft in Lebensverhältnissen, die durchaus nicht verschieden sind von denen des früheren selbständigen Mittelstandes. Zu dieser Entwicklung hat außer den vorgenannten Einzelheiten insbesondere die deutsche Arbeiterschutz- und Versicherungs-Gesetzgebung beigetragen, die ganz in das letzte Vierteljahrhundert fällt. Diese Fürsorge- und Schutzgesetzgebung hat nicht nur zur äußeren Gesundung und hygienischen Verbesserung der Lebensverhältnisse beigetragen, sondern hat auch eine

Digitized by Google

große moralische Hebung der deutschen Arbeiterschaft herbeigeführt, indem sie dem Arbeiter das Gefühl einer gesicherten Daseinsgrundlage gegeben hat und ihm einen rechtlichen Anspruch gewährt, wo er früher auf Almosen angewiesen war. Sie hat ferner, indem sie auf verkürzte Arbeitszeit, auf Einschränkung der Frauenarbeit, auf verbesserte Wohnverhältnisse usw. hingewirkt hat, dazu beigetragen, die geistige Wohlfahrt der Arbeiterschaft zu heben, ihre Bemühungen um Erlangung besserer Bildung und Gesittung wirksam zu fördern.

Ziffernmäßig stellen sich die Erfolge der Arbeiterversicherung, wie folgt, dar:

| | Zahl der Versicherten 1910 | An Arbeiter gezahlte Entschädigungen seit Bestehen (Millionen Mark) | 1910 (Millionen Mark) | Zahl der Fälle, in denen Entschädigungen gezahlt wurden seit Bestehen | 1910 |
|---|---|---|---|---|---|
| Krankenversicherung | 13 955 000 | 4352 | 357 | 92 582 319 | 5 704 429 |
| Unfallversicherung | 24 154 000 | 1973 | 164 | 2 273 130 | 1 017 570 |
| Invalidenversicherung | 15 660 000 | 2068 | 197 | 5 060 300 | 1 335 697 |
| Zusammen | — | 8393 | 718 | 99 915 749 | 8 057 696 |

Wenn auch im einzelnen vielleicht nicht meßbar, so ist doch durch diese ganze Bewegung sicherlich die Arbeitsgüte verbessert worden. Dieses Ergebnis wird bezeugt durch die allgemeine Achtung, mit der man heute in der Welt vom deutschen Arbeiter und seiner Leistung spricht. Die deutsche Arbeit, auch des gewöhnlichen Arbeiters, ist bekannt für ihre Güte und Genauigkeit, und der Ruf des deutschen Arbeiters ist der eines gewissenhaften, tüchtigen, verständnisvollen Werkmannes. Die großen Erfolge, welche beispielsweise die deutsche Feinmechanik, die Schwachstrom-Elektrotechnik, die Fabrikation der photographischen, pharmazeutischen und ähnlicher Artikel auf dem Weltmarkt erzielt hat, beruhen nicht zum geringsten Teil auf der bis ins kleinste sorgfältigen Arbeitsweise des deutschen Arbeiters.

Diese Erfolge der deutschen Arbeit sind aus dem Grunde von besonderem Interesse, weil sie in dem unablässigen Wettkampfe um den Weltmarkt der deutschen Industrie einen Vorsprung gewähren, der nicht so leicht und vor allem nicht so schnell von anderen Völkern eingeholt werden kann; denn die Heranbildung einer solchen Qualitätsarbeiterschaft erfordert eine lange Schulung und ist nur zu ermöglichen im Rahmen einer so allgemein kulturell hochstehenden Arbeiterschaft, wie es die deutsche ist. Nur auf einem so vorbereiteten Boden ist es auch möglich, die neuerlichen Bestrebungen zum Erfolge zu führen, welche in deutschen Künstlerkreisen darauf ausgehen, Gewerbe und Industrie durch angewandte Kunst zu veredeln und unsere ganze gewerbliche Tätigkeit mit einem eigenen deutsch-nationalen künstlerischen Geschmack zu durchtränken, mit anderen Worten, auch in unseren gewerblichen Leistungen einen nationalen deutschen Stil zu schaffen.

Mit der gesteigerten Produktion von Landwirtschaft und Gewerbe geht eine steigende Entwicklung des Verkehrswesens Hand in Hand. Mit Ausnahme der Vereinigten Staaten, welche mehr Eisenbahnen als ganz Europa zusammen haben, steht Deutschland hinsichtlich der Länge seines Eisenbahnnetzes an der Spitze aller übrigen Länder. In der gleichen Weise marschiert Deutschland in Europa auf dem Gebiete der Post, des Telegraphen und des Telephons voran, mit Ausnahme des überseeischen Kabelwesens, in welchem wir erst in den letzten Jahren mit großer

Digitized by Google

Energie versucht haben, frühere Versäumnisse auszugleichen. Die nachfolgenden Tabellen fassen die wichtigsten Daten des deutschen Verkehrswesens zusammen und geben zunächst eine Übersicht über die Betriebslänge und den Betriebsüberschuß der Eisenbahnen in den vier wichtigsten Kulturstaaten für das Jahr 1910:

| | Betriebslänge | Reinüberschuß |
|---|---|---|
| Deutschland | 61 148 km | 4,8 Prozent |
| Großbritannien und Irland | 37 579 " | 3,4 " |
| Frankreich | 49 385 " | 4,0 " |
| Vereinigte Staaten | 388 173 " | 2,7 " |

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland während der letzten beiden Jahrzehnte ist folgende:

| | 1890 | 1910 |
|---|---|---|
| Vollspurige Eisenbahnen: | | |
| Länge | 41 818 km | 59 031 km |
| auf 1000 qkm | 77.4 " | 109.1 " |
| zurückgelegte Personen-km | 9 209 Mill. | 35 419 Mill. |
| " Tonnen-km | 20 230 " | 56 276 " |
| Einnahmen im Personenverkehr | 300,0 Mill. ℳ | 835,0 Mill. ℳ |
| " " Güterverkehr | 788,1 " | 1903,1 " |
| verwendetes Anlagekapital | 10 075 " | 17 348 " |
| Betriebsüberschuß | 5,40 Prozent | 5,74 Prozent |
| Schmalspur-Bahnen | 819 km | 2 178 km |

Die Menge der auf den deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter betrug im Jahre 1910 allein 76,6 Mill. t, wovon rund 54 Mill. allein auf die Rheinschiffahrt entfielen. Gerade die Rheinschiffahrt hat in den letzten Jahrzehnten einen ungeheuren Aufschwung genommen, wie nachfolgende Übersicht zeigt:

| | 1880 | 1911 | Steigerung |
|---|---|---|---|
| Totalgüterverkehr in den deutschen Rheinhäfen | 5 638 000 t | 54 108 000 t | 1 : 9,6 |

Daß Deutschland im Post-, Telegraphen- und Telephonwesen wenigstens in Europa heute an der Spitze steht, möge folgende vergleichende Übersicht zeigen:

| 1909 | Deutschland | Großbritannien und Irland | Frankreich |
|---|---|---|---|
| **Post:** | | | |
| Zahl der Postanstalten | 50 575 | 24 062 | 13 631 |
| Postanstalten auf je 100 000 Einwohner | 79,4 | 53,3 | 34,7 |
| Beförderte Postsendungen in Millionen Stück | 6 681 | 5 238 | 3 566 |
| Zahl der Postanweisungen | 211 498 000 | 139 294 000 | 61 495 000 |
| Geldbetrag derselben in Mill. ℳ | 11 318 | 1 956 | 2 176 |
| Geldbetrag auf den Kopf | 177,7 ℳ | 43,4 ℳ | 55,4 ℳ |
| **Telephon:** | | | |
| Vermittlungs- und Sprechstellen | 974 640 | 613 460 | 219 333 |
| Leitungsdrähte | 4 646 285 km | 2 755 203 km | 1 188 333 km |
| Zahl der Gespräche | 1 670 178 000 | 707 265 000 | 253 808 000 |
| Gespräche auf den Kopf | 26,2 | 15,7 | 6,5 |
| **Telegraph:** | | | |
| Telegraphenanstalten | 43 680 | 13 795 | 19 241 |
| auf 100 000 Einwohner | 69 | 31 | 49 |
| Leitungsdrähte | 1 950 337 km | 914 118 km | 669 923 km |
| " auf den Kopf | 30,6 | 20,3 | 17,1 |

Digitized by Google

Schon bei der Industrie sahen wir, welche Bedeutung die Ausfuhr Deutschlands nach den Weltmärkten für unser Wirtschaftsleben errungen hat. Diese Verflechtung mit dem Weltmarkte ist eines der hauptsächlichsten Merkmale der letzten Jahrzehnte. Der gesamte Außenhandel Deutschlands hat sich in den letzten 25 Jahren fast verdreifacht, und Deutschland steht heute lediglich Großbritannien im Welthandel nach, wobei zu berücksichtigen ist, daß Großbritanniens Außenhandel in viel größerem Umfange, als dies bei Deutschland der Fall ist, auf Zwischenhandel beruht. Im übrigen rückt Deutschland von Jahr zu Jahr den Ziffern des englischen Außenhandels näher. Im Jahre 1886 betrug Deutschlands Anteil am Gesamtaußenhandel der wichtigsten Handelsländer 10 Prozent, der Großbritanniens 20 Prozent. Inzwischen hat sich dieses Verhältnis auf 12 zu 17 Prozent verschoben. Rund zwei Drittel unserer gesamten Ausfuhr entfallen auf industrielle Fabrikate, während weit über die Hälfte unserer Einfuhr Rohstoffe für industrielle Zwecke betrifft.

Es ist eine der bedeutsamsten wirtschafts-politischen Taten unter der Regierung Kaiser Wilhems II. gewesen, daß durch die Politik des Abschlusses von Handelsverträgen mit festen Zolltarifen für längere Dauer der deutschen Industrie ein sicheres Absatzgebiet geschaffen wurde. Solche Tarifverträge, wie sie erstmalig Anfang der 90er Jahre abgeschlossen und dann Anfang 1906 erneuert wurden, bestehen mit Österreich-Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Serbien, Rußland, Schweden, Belgien und der Schweiz. Mit dieser Politik wurden die Bestrebungen des alten preußischen Zollvereins nach Schaffung eines von willkürlichen Zollerhöhungen freien, großen Absatzgebietes fortgeführt. Nicht immer der Umstand, daß überhaupt Zölle erhoben werden, behindert den Export, sondern in viel höherem Grade die Unsicherheit über möglicherweise eintretende Zollerhöhungen. Kann die Industrie für längere Zeit mit festen Zollsätzen auf dem Auslandsmarkte rechnen, so kann sie ihre Kalkulation auf diese Zölle einstellen und kann fabrikatorische Einrichtungen treffen, die einen Export auch bei den vorhandenen Zollerschwerungen ermöglichen. Lediglich die Ungewißheit über Zollschwankungen hindert jegliche fabrikatorische Berechnung. Durch die Tarifverträge hat die deutsche Handelspolitik der deutschen Industrie ein vorerst noch bis 1917 ungestörtes, wesentlich vergrößertes Absatzgebiet geschaffen. Daß die deutsche Industrie diesen Vorteil nach Kräften ausgenutzt hat, zeigt die nachstehende Tabelle:

| Deutschlands Ausfuhr nach: | 1890 | 1911 |
|---|---|---|
| | Millionen Mark | |
| Österreich-Ungarn | 351,0 | 917,8 |
| Bulgarien | 2,9 | 23,9 |
| Rumänien | 53,4 | 91,4 |
| Serbien | 3,1 | 21,3 |
| Rußland | 206,5 | 700,8 |
| Schweden | 91,6 | 191,6 |
| Belgien | 150,8 | 412,7 |
| Schweiz | 179,6 | 482,4 |
| | 1038,9 | 2841,9 |

Der deutsche Außenhandel hätte kaum diese Ausdehnung gewonnen, wenn nicht zur gleichen Zeit die deutsche Handelsmarine eine gleichlaufende Entwicklung genommen hätte. Auch hier steht das Deutsche Reich zwar nicht nach dem Brutto-

Digitized by Google

gehalt, wohl aber hinsichtlich der Transportleistungsfähigkeit an zweiter Stelle. Noch ist die englische Handelsmarine viereinhalbmal so bedeutend wie die deutsche, aber was Deutschland in den letzten Jahrzehnten in der Entwicklung seiner Seeschiffahrt geleistet hat, ist dennoch bemerkenswert genug.

| | 1890 | 1900 | 1911 |
|---|---|---|---|
| | 1000 Brutto-Registertonnen | | |
| Welthandelsflotte | 21 049 | 29 044 | 43 147 |
| davon: | | | |
| Großbritannien einschl. Kolonien | 10 829 | 14 261 | 19 419 |
| Vereinigte Staaten | 1 918 | 2 750 | 5 158 |
| Frankreich | 985 | 1 351 | 1 977 |
| Deutschland | 1 410 | 2 650 | 4 467 |

Wenn auch England über zahlreiche alte Reedereien verfügt und infolgedessen in der Schiffahrt der ganzen Welt, nicht nur in Europa, sondern auch an den ausländischen Küsten, mit seiner Flagge fast überall an erster Stelle vertreten ist, so hat doch Deutschland insofern von seiner jüngeren Entwicklung Nutzen gehabt, als es eine moderne Handelsflotte geschaffen hat, die wegen ihres jüngeren Datums einen weitaus größeren Prozentsatz hochwertiger Schiffe besitzt, als dies bei England der Fall ist. Dazu kommt, daß Deutschland keinen so hohen Prozentsatz von sogenannten Tramp-Reedereien besitzt, die je nach Bedarf in unregelmäßiger, sogenannter wilder Fahrt Schiffe laufen lassen, sondern daß von vornherein eine großartige Organisation festgefügter regelmäßiger Linien aufgebaut worden ist. So kommt es, daß unsere beiden großen Reedereien, die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, die beiden größten Reederei-Organisationen der Welt darstellen. Dadurch, daß das Rückgrat dieser Reedereien die regelmäßige Linienfahrt bildet, ist es ihnen leichter geworden, untereinander und mit der ausländischen Konkurrenz vertragliche Vereinbarungen zu treffen, die den Wettbewerb ausschalten oder herabmindern und dabei die deutschen Interessen ausreichend wahren. Besonders stolz darf die deutsche Reederei darauf sein, daß sie ihre Schiffahrt ohne Staatsprämien und Subventionen entwickelt hat. Die geringen Subventionen, welche von der Reichspostverwaltung als Entgelt für häufige und regelmäßige Postdampferfahrten auf bestimmten Linien gezahlt werden, sind so verschwindend, daß sie sich mit den Prämien, welche andere Staaten für die Entwicklung ihrer Schiffahrt zahlen, gar nicht vergleichen lassen, wie die nachstehende Tabelle von Huldermann für das Jahr 1909 bezeugt:

| | Handelsflotte Brutto-Registertonnen | Subventionen insgesamt ℳ | auf die Brutto-Registertonne ℳ |
|---|---|---|---|
| in Großbritannien | 17 378 000 | 34 000 000 | 1,95 |
| = Österreich-Ungarn | 750 000 | 20 000 000 | 26,70 |
| = Frankreich | 1 894 000 | 53 000 000 | 28,00 |
| = Deutschland | 4 267 000 | 8 000 000 | 1,85 |
| = Italien | 1 320 000 | 16 000 000 | 12,10 |
| = Japan | 1 153 000 | 28 500 000 | 24,70 |
| = Rußland | 972 000 | 11 000 000 | 11,30 |
| = Spanien | 710 000 | 15 500 000 | 21,85 |

Außer dem Bau der Flotte ist die Seeschiffahrt in Deutschland in hervorragender Weise gefördert worden durch den Ausbau der Seehäfen. Insbesondere

Digitized by Google

haben die Hafenstädte Hamburg und Bremen außerordentliche Aufwendungen für ihre Hafenanlagen gemacht. Aber auch die kleineren Häfen der Nordsee, wie Emden, und die Ostseehäfen, letztere namentlich im Zusammenhang mit der durch den Bau des Kaiser Wilhelm-Kanals neu geschaffenen Verbindung, haben ihre Hafenanlagen ausgebaut und verbessert. Eine Reihe von Flußkorrektionen und Kanalbauten im Binnenlande, so die Flußkorrektionen am Rhein, der Bau des Elbe-Trave-Kanals und der Bau des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin, bezeugt den wachsenden Einfluß des Seeverkehrs auf die gesamte deutsche Volkswirtschaft.

Während vor einer Reihe von Jahrzehnten von einem Schiffbau großen Stils in Deutschland noch kaum die Rede war, hat die Schaffung der heutigen Handelsflotte einer neu erstandenen Schiffbauindustrie eine Anregung gegeben, die in überraschend kurzer Zeit zu ungeahnter Blüte geführt hat, derart, daß heute die größten Schiffe, wie beispielsweise der jüngst eingestellte 50 000 t-Dampfer „Imperator", auf deutschen Werften gebaut werden und kaum noch ein größerer Schiffbauauftrag wie früher nach England hinübergeht.

Die bisher geschilderte Entwicklung der neuzeitlichen deutschen Volkswirtschaft legt die Frage nahe, woher all die Kapitalien gekommen sind, die notwendig waren, um so große Unternehmungen ins Leben zu rufen. Bis zum französischen Kriege hat, wie feststeht, allen Unternehmungen die Kapitalbeschaffung die größten Schwierigkeiten bereitet. Noch in den 70er und 80er Jahren ist die Kapitalbildung verhältnismäßig langsam gewesen. Erst im letzten Vierteljahrhundert, ja eigentlich erst seit Mitte der 90er Jahre, hat sie sich in größerem Umfange und in rascher Weise verstärkt, und zwar so, daß unsere Nachbarn noch immer nicht glauben können, daß Deutschland heute ein reiches Land geworden ist. Hier aber zeigt sich der Segen einer in allen Kreisen des Volkes unterschiedslos angespannten emsigen Arbeit.

Es ist nicht nur eine kleine Oberschicht von Kapitalisten, denen die neuzeitliche wirtschaftliche Entwicklung materiell zugute gekommen ist, sondern auch die breitesten Volksschichten haben an dem Aufschwung ihren guten Anteil. Wenn auch eine allgemeine Lohnstatistik schwer zu beschaffen ist, so zeigt doch eine ganze Reihe von Stichproben, daß die Löhne in den letzten beiden Jahrzehnten sich wesentlich gehoben haben und manchmal bis auf das Doppelte gestiegen sind.

| | | |
|---|---|---|
| Durchschnittlicher Tagesverdienst eines Arbeiters in Dresden | 1899: 3,10 ℳ | 1909: 3,67 ℳ |
| " Jahresverdienst eines Steinkohlenarbeiters im Ruhrbezirk | 1888: 863 " | 1910: 1382 " |
| Durchschnittlicher Tagelohn für Maurer und Zimmerer in Berlin | 1882: 3,00 " | 1908: 6,75 " |

Diese Beobachtung wird bestätigt durch die aus der Sozialversicherung sich ergebenden Ziffern. Danach sind die bei der Beitragsberechnung in Anrechnung gebrachten Löhne bei den gewerblichen Berufsgenossenschaften von 638,40 ℳ für einen Versicherten im Jahre 1890 auf 953,77 ℳ im Jahre 1909 gestiegen. Während die geringeren Lohnklassen I und II bei der Sozialversicherung seit 1891 ein ununterbrochenes Zurückgehen zeigen, schwellen die höheren Lohnklassen entsprechend an, wie die nachstehende Statistik ergibt:



Digitized by Google

Von 1000 vereinnahmten Wochenbeiträgen (Stückzahl) entfallen bei den 31 deutschen Versicherungsanstalten auf die Lohnklasse:

| Jahr | I (à 14 Pf.) | II (à 20 Pf.) | III (à 24 Pf.) | IV (à 30 Pf.) | V (à 36 Pf.) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1891 | 253 | 384 | 217 | 146 | — |
| 1895 | 227 | 392 | 235 | 146 | — |
| 1900 | 189 | 342 | 238 | 158 | 73 |
| 1905 | 133 | 305 | 250 | 178 | 134 |
| 1906 | 127 | 290 | 244 | 183 | 156 |
| 1907 | 119 | 274 | 242 | 183 | 182 |
| 1908 | 114 | 263 | 243 | 179 | 201 |
| 1909 | 105 | 250 | 254 | 178 | 213 |

Von 100 ℳ Gesamterlös aus Invalidenversicherungsbeiträgen entfallen bei den 31 deutschen Versicherungsanstalten auf die Lohnklasse:

| Jahr | I (à 14 Pf.) | II (à 20 Pf.) | III (à 24 Pf.) | IV (à 30 Pf.) | V (à 36 Pf.) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1891 | 17,06 | 36,87 | 24,98 | 21,09 | — |
| 1895 | 15,12 | 37,21 | 26,86 | 20,81 | — |
| 1900 | 11,73 | 30,34 | 25,27 | 21,07 | 11,59 |
| 1905 | 7,61 | 25,23 | 24,97 | 22,16 | 20,03 |
| 1906 | 7,15 | 23,58 | 23,87 | 22,39 | 23,01 |
| 1907 | 6,56 | 21,80 | 23,30 | 22,07 | 26,27 |
| 1908 | 6,19 | 20,70 | 23,09 | 21,28 | 28,74 |
| 1909 | 5,59 | 19,45 | 23,85 | 20,98 | 30,13 |

Auch die Einkommensteuerstatistik zeigt, daß die unteren Schichten der Bevölkerung heute in viel höherem Maße als früher zu den mittleren Steuerklassen gehören, und die allgemein gehobene Lebenshaltung der breiten Schichten in Wohnung, Kleidung und Nahrung beweist ein gleiches. Soweit die Statistik den Verbrauch an Massenkonsumgütern erfassen kann, finden wir diese Beobachtung bestätigt:

Jährlicher Verbrauch pro Kopf in Deutschland.

| | 1886 bis 1890 | 1906 bis 1910 |
|---|---|---|
| | kg | kg |
| **Nahrungsmittel:** | | |
| Brotgetreide | 183,5 | 233,6 |
| Kartoffeln | 416,6 | 608,0 |
| Zucker | 7,7 | 17,6 |
| Kaffee, Kakao, Tee | 2,5 | 3,6 |
| Südfrüchte | 1,0 | 3,2 |
| **Industriestoffe:** | | |
| Steinkohle | 1223,6 | 2152,0 |
| Braunkohle | 460,8 | 1160,0 |
| Roheisen | 89,0 | 200,5 |
| Zink, Blei, Kupfer | 3,8 | 8,8 |
| Rohbaumwolle | 4,2 | 6,6 |
| Petroleum | 11,6 | 14,6 |

Ein sehr treffendes Bild von dem zunehmenden Wohlstande bietet auch die Lebensversicherung, die gerade in den letzten Jahren eine starke Zunahme zeigt:

Digitized by Google

| | Bei den privaten Versicherungsgesellschaften | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Lebensversicherung | | Volksversicherung | |
| | 1902 | 1909 | 1902 | 1909 |
| **Versicherungsbestand:** | | | | |
| Zahl der Policen . . . . | 2 276 000 | 3 067 000 | 3 335 000 | 6 839 000 |
| Versicherungssummen . . . | 7 616 Mill. ℳ | 11 309 Mill. ℳ | 596 Mill. ℳ | 1 271 Mill. ℳ |
| Prämienreserve einschl. Volksversicherung . . . . . | 2 429 Mill. ℳ | 3 712 Mill. ℳ | — | — |
| **Neuabschlüsse:** | | | | |
| Zahl der Policen . . . . | 211 000 | 277 000 | 767 000 | 1 292 000 |
| Versicherungssummen . . . | 681 Mill. ℳ | 1 119 Mill. ℳ | 148 Mill. ℳ | 268 Mill. ℳ |
| Durchschnittl. Versicherungssumme der Police . . . | 3 227,5 ℳ | 4 039,7 ℳ | 193,0 ℳ | 207,4 ℳ |

Daß sich der Nationalwohlstand in Deutschland nicht in stärkerem Maße in der Verflüssigung des Geldmarktes zeigt, hat seine Ursache darin, daß wir in einer im Ausland nicht gekannten Weise zur Ausgestaltung und Verbesserung aller unserer öffentlichen Einrichtungen geschritten sind. Kein anderes Land der Welt hat so viele schöne und große Städte mit öffentlichen Gebäuden aller Art, Museen, Kirchen, Plätzen und Straßen wie Deutschland. Die Reinhaltung und Pflasterung der Straßen, die Versorgung mit Wasser, Gas und elektrischer Beleuchtung, die Kanalisation, alles das ist in keinem Lande der Welt so allgemein bis in die kleinsten Kommunen hinein Gegenstand der öffentlichen Fürsorge wie in Deutschland. Wir Deutschen treiben in diesen Dingen einen Aufwand, der zur Erhöhung und Erweiterung unserer allgemeinen Kultur und zur Hebung der gesundheitlichen Verhältnisse unendlich viel beiträgt, aber auch naturgemäß unsern Geldbeutel stark belastet.

Daß wir trotz aller dieser Ausgaben eine starke Sparkraft in unserm Volke wirksam sehen, kann nur mit Befriedigung erfüllen. Ein Vergleich der deutschen Sparkassenstatistik mit der des Auslandes wird manchen unserer ausländischen Wettbewerber überraschen:

| 1910 | Zahl der Sparkassenbücher | Höhe der Einlagen Mill. ℳ | Höhe der Einlagen ℳ pro Kopf |
|---|---|---|---|
| Deutschland . . . . . | 21 534 000 | 16 780,5 | 258,50 |
| Großbritannien (1909) . . . | 13 209 000 | 4 422,3 | 98,25 |
| Frankreich . . . . . | 14 069 000 | 4 514,5 | 114,00 |
| Vereinigte Staaten von Amerika | 9 143 000 | 17 096,0 | 185,47 |

Daß auch hier wieder die Entwicklung gerade in den letzten Jahren am stärksten ist, zeigt folgender Vergleich:

| Deutschland | 1900 | 1910 |
|---|---|---|
| Zahl der Sparkassenbücher in 1000 . . . . . | 14 864 | 21 534 |
| Gesamtguthaben Mill. ℳ . . . . . | 8 839 | 16 781 |
| Guthaben auf den Kopf der Bevölkerung Mark . . | 158 | 259 |

In Preußen, für welches die Statistik weiter zurückreicht, sind in den letzten 25 Jahren die Zahl der Sparkassenbücher von rund 5 Millionen auf rund 13 Millionen und die Summe der Guthaben von rund 2,7 Milliarden ℳ auf rund 10,3 Milliarden ℳ gestiegen.



Digitized by Google

Eine ähnliche Entwicklung zeigen unsere Kreditanstalten, insbesondere unsere großen Banken:

| | 1888 Mill. ℳ | 1911 Mill. ℳ |
|---|---|---|
| Kreditbanken mit mehr als 1 Mill. ℳ Aktienkapital. | | |
| Zahl der Banken | 71 | 158 |
| Aktienkapital | 772,4 | 2 928,9 |
| Reserven | 115,3 | 801,7 |
| Reserven in Prozenten | — | 27,4 |
| Summe der Aktiva | 2 529,8 | 15 649,8 |
| Bruttogewinn | 110,5 | 514,4 |
| davon aus Zinsen | 36,9 | 249,8 |
| = = Provision | 24,2 | 134,7 |
| Reingewinn | 75,4 | 307,4 |
| Dividenden | 59,0 | 222,1 |
| Dividenden in Prozenten | 7,79 | 7,84 |
| Rückstellungen | 8,3 | 41,4 |
| Reichsbank. Jährlicher Durchschnitt. | 1888 | 1912 |
| Barbestand | 934,1 | 1 270,0 |
| Wechselportefeuille | 430,9 | 1 238,3 |
| Notenumlauf | 933,0 | 1 782,0 |
| Gesamtumsätze | 84 338,0 | 413 992,0 |
| Clearings | 15 515,0 | 72 544,0 |

Die Rolle, die unsere Aktienbanken bei der Entwicklung von Deutschlands Handel und Industrie gespielt haben, ist so oft geschildert worden, daß wir uns dies hier füglich versagen können. Aber eine Entwicklung müssen wir hervorheben, weil sie wiederum die letzten zwei Jahrzehnte besonders kennzeichnet, nämlich die, daß die Banken in unvergleichlich stärkerem Maße als früher nicht nur eigenes, sondern vor allem fremdes Kapital der Volkswirtschaft nutzbar gemacht haben. Gelder, die bis dahin unbeschäftigt in den Kästen lagen, haben die Banken aus der Kundschaft herauszuholen verstanden, bei sich angesammelt und durch diese Konzentration es ermöglicht, einen großen Teil dieser fremden Gelder in der Form von Kreditkapitalien wiederum produktiv arbeiten zu lassen. Noch im Jahre 1890 stehen sich bei der Gesamtheit der Aktienbanken mit einem Kapital von über 1 Mill. ℳ die eigenen Mittel und die fremden Gelder in fast genau gleicher Höhe gegenüber, nämlich mit 1242 Mill. ℳ eigener Mittel gegen 1291 Mill. ℳ fremder Gelder. Im Jahre 1910 dagegen ist das Verhältnis 3503 gegen 9123 Mill. ℳ, d. h. die fremden Gelder machen heute schon nahezu das Dreifache des eigenen Kapitals aus.

Eine weitere Tat unserer Aktienbanken ist die Ausgestaltung des Effektenmarktes und das Wachrufen der Neigung zur Vermögensanlage in marktfähigen Wertpapieren. Durch die Schaffung von jederzeit wieder verkäuflichen börsengängigen Effekten in Abschnitten oft schon von 100 ℳ aufwärts ist dem anlagesuchenden Publikum die Möglichkeit gegeben, jederzeit seine flüssigen Beträge zinsbringend in Effekten anzulegen bei jederzeitiger Möglichkeit, diese Effekten wieder zu flüssigem Gelde zu machen, sobald das Bedürfnis dazu eintritt. So wird einerseits dem anlagesuchenden Publikum gedient, anderseits wird die Schaffung von Effekten ein geeignetes Mittel, um den langfristigen Kapitalbedarf von öffentlichen Körperschaften,

Digitized by Google

gewerblichen Unternehmungen usw. durch Schaffung von Anleihen und Aktien zu decken. In der Tat ist der moderne Kommunalkredit, auf dessen Ausnutzung sich in der Hauptsache unsere neuzeitliche Stadtwirtschaft gründet, im wesentlichen durch die Aktienbanken geschaffen worden, ebenso wie der industrielle Obligationskredit, der billiger als durch Aktienausgabe unseren großen gewerblichen Unternehmungen Mittel zu ihrer weiteren Entwicklung zur Verfügung stellt. Die Beträge der jährlich in Deutschland emittierten Effekten waren im Durchschnitt der Jahre:

| | | |
|---|---|---|
| 1891/1895 . . . . . | 1208 | Millionen Mark, |
| 1896/1900 . . . . . | 1892 | = = |
| 1901/1905 . . . . . | 2005 | = = |
| 1906/1910 . . . . . | 2728 | = = |

Seitdem unsere Kapitalansammlung ihren rascheren Fortschritt begonnen hat, ist Deutschland mit Kapitalanlagen auch auf dem Weltmarkte neu erschienen. Was an überseeischen deutschen Unternehmungen früher vorhanden war, beschränkte sich in der Hauptsache auf Hamburger und Bremer Anlagen. Von einer allgemeinen Beteiligung deutschen Kapitals war nicht die Rede. Unser Bankwesen ist auch hier vorgegangen. Es hat, nachdem sich der deutsche Handel mehr und mehr auf dem Weltmarkte ausdehnte, sich zunächst für den überseeischen Zahlungsverkehr eine eigene Organisation geschaffen, indem es gegenüber den Zahlungen in englischer Valuta die deutsche Währung mit Erfolg einbürgerte. Wenn auch immer noch ein großer Teil des Welthandels in Sterling-Wechseln geregelt wird, so ist doch auch der Mark-Wechsel an den meisten großen Welthandelsplätzen heute schlank zu begeben, und mit dem Vertrauen zur deutschen Ware ist auch das Vertrauen zur deutschen Währung gewachsen. Auf diesem Gebiete sind die deutschen Großbanken führend gewesen, indem sie einerseits Zweigniederlassungen in dem Welthandelsplatz London errichteten und anderseits ein Netz überseeischer Tochterbanken gründeten. So ist die Dresdner Bank durch die Deutsch-Südamerikanische Bank in Mittel- und Südamerika und durch die Deutsche Orientbank in der Türkei, Ägypten und Marokko vertreten. In Südamerika unterhalten ferner die Deutsche Bank ein eigenes Tochterinstitut in der Deutsch-Überseeischen Bank und die Diskonto-Gesellschaft zwei Tochterbanken, nämlich die Bank für Chile und Deutschland und die Brasilianische Bank für Deutschland. Sämtliche Großbanken endlich sind beteiligt an der im Fernen Orient arbeitenden Deutsch-Asiatischen Bank.

Diese Überseeanstalten sind aber nicht nur dem deutschen Handel auf dem Weltmarkt wichtige Stützpunkte geworden, sondern sie haben auch die überseeischen industriellen Unternehmungen des deutschen Kapitals wirksam gefördert und einzelne von ihnen selbständig ins Leben gerufen, wie denn überhaupt unsere Großbanken in den letzten Jahren planmäßig die Betätigung des deutschen Kapitals im Auslande kräftigst unterstützt und gefördert haben.

Aus allem Vorstehenden geht hervor, daß die deutsche Kapitalkraft sich ständig und ausgiebig vermehrt. Bei unseren westlichen Nachbarn pflegt man immer noch mit einer gewissen Geringschätzung von dem armen und finanziell beengten Deutschland zu sprechen, und es hat — wie jedermann bekannt —

Digitized by Google

nicht an Wünschen und Versuchen gefehlt, diese finanzielle Beengung noch dadurch zu steigern, daß systematisch alle französischen Gelder aus Deutschland zurückgerufen wurden. Eine gewisse finanzielle Anspannung soll nun durchaus nicht für Deutschland geleugnet werden. Sie rührt aber nicht etwa aus einem tatsächlichen Mangel an Kapital her, sondern ist vielmehr lediglich eine Folge des Umstandes, daß alle Wirtschaftskräfte in Deutschland, die menschliche Arbeit sowohl wie die Kraft des Bodens und das verfügbare Kapital, bis zum äußersten wirtschaftlich in Anspruch genommen und ausgenutzt werden. Deutschland befindet sich in einem Zustand der höchsten wirtschaftlichen Tätigkeit. Nirgend liegen, soweit die Mittel es gestatten, nutzbare Kräfte brach. So kommt es, daß in Deutschland nach flüssigem Kapital fast ständig Nachfrage ist, und dieser Umstand ist es auch, der die Zinssätze in Deutschland im allgemeinen höher hält als in den westlichen Nachbarländern. Freilich ist das Kapital in Frankreich flüssiger, weil es in größerem Umfange als bei uns in leicht realisierbaren Anlagen (Effekten, kurzfristigen Darlehen) Verwendung findet, aber es bringt infolgedessen auch bei weitem nicht so viel ein wie unser Kapital, das in Unternehmungen von Landwirtschaft, Handel und Industrie angelegt ist. Die Mahnungen sind durchaus berechtigt, die auch in Deutschland darauf hinzielen, einen Teil unseres Nationalkapitals in leichter realisierbarer Form anzulegen, weil flüssiges Kapital in kritischen Zeiten ein großes Machtmittel bedeutet. Immerhin darf unsere finanzielle Beengung nicht überschätzt werden. Es ist in der Tat nur eine Beengung, die aus übergroßer gewerblicher Inanspruchnahme des Kapitals stammt. Andernfalls wäre es gar nicht denkbar, daß das deutsche Volk die Opfer, die neuerdings von ihm für die Verstärkung unserer Wehrmacht gefordert werden, so willig und ohne Anzeichen von Beklemmung auf sich zu nehmen bereit ist. Jedenfalls kann es keinem Zweifel begegnen, daß, wenn die deutsche Volkswirtschaft sich auch nur halbwegs in der bisherigen Weise weiterentwickelt, wir in wenigen Jahren über einen Nationalreichtum verfügen werden, der nicht nur ganz von selbst dazu führen wird, daß ein größerer Teil in flüssigen Anlagen Verwendung findet, sondern der uns vor allem auch die Möglichkeit geben wird, in ganz anderem Umfange als bisher als Geldgeber im Auslande aufzutreten.

Diese mit Sicherheit vorauszusehende Entwicklung werden wir bei unseren wirtschafts- und nationalpolitischen Berechnungen berücksichtigen müssen, wenn wir eine weitausschauende Politik treiben wollen. Unsere Großindustrie, die in früherer Zeit in großem Umfange kreditbedürftig war, ist in den letzten Jahren mehr und mehr in den Entwicklungszustand gekommen, wo ständig große Bankguthaben unterhalten werden. Es ist daher anzunehmen, daß das Kreditbedürfnis in Handel und Gewerbe im Laufe der nächsten Jahre sich als weniger stark herausstellen wird. Ebenso ist anzunehmen und zu hoffen, daß unsere Kommunen in ihrer Modernisierungsentwicklung nunmehr bald auf einem Punkte angelangt sein werden, wo sie den Kapitalmarkt weniger mit Anleihen zu belasten genötigt sind. Alles in allem ist ein jährlicher Vermögenszuwachs von vier Milliarden Mark, wie wir ihn heute in Deutschland zu verzeichnen haben, etwas, was auf unsere Machtstellung in wenigen Jahren einen ganz entscheidenden Einfluß haben muß.

Digitized by Google

Versuchen wir nun an der Hand des Vorstehenden, wie wir es eingangs für die vorangegangene Epoche getan haben, auch für das Zeitalter Kaiser Wilhelms II. die kennzeichnenden Merkmale der deutschen Volkswirtschaft herauszuschälen, so finden wir etwa folgendes:

1. Sicherung eines über die Reichsgrenzen hinaus erweiterten Absatzgebietes durch die Politik der Handelsverträge. Diese Politik hat durch die Festlegung der Zölle der Vertragstaaten auf eine längere Zeit hinaus einen auf Grund sicherer Berechnung beruhenden Handel mit diesen Staaten ermöglicht und so dem deutschen Handel und der deutschen Industrie, auf die die Verträge zugeschnitten waren, eine besondere Stellung auf den Märkten der Vertragstaaten geschaffen.

2. Weiterentwicklung des Verkehrswesens und der Kraftwirtschaft. Durch die weitere Ausgestaltung der bestehenden und Schaffung neuer Verkehrsmittel (Kraftwagen, drahtlose Telegraphie, Luftschiff) sowie durch die Fortentwicklung bestehender und Erfindung neuer Kraftquellen (Gasmotoren, elektrische Zentralen usw.) ist die Leistungsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft weiter gesteigert worden.

Soweit wäre das Zeitalter Kaiser Wilhelms II. nur eine Fortentwicklung der vorangegangenen Zeit. Darüber hinaus aber haben die letzten Jahrzehnte doch etwas für die deutsche Volkswirtschaft besonders Bedeutungsvolles geleistet. Und das ist folgendes:

3. Bewußte Rationalisierung des wirtschaftlichen Betriebes. Durch wissenschaftliche Erforschung aller wirtschaftlichen und technischen Erscheinungen und durch Anwendung der gewonnenen Ergebnisse auf die Praxis sind fortdauernd Verbesserungen im technischen und organisatorischen Betriebe erzielt worden. Damit ist die Gütererzeugung von einer mehr experimentellen auf eine exakt-wissenschaftliche Basis gestellt worden.

4. Durchgeistigung der deutschen Arbeit. Die Produktion hat sich in der Richtung auf Güte und Geschmack wesentlich gesteigert. Ihre Leistungen haben in vielen Zweigen eine besondere Eigenart angenommen, welcher der „deutschen Arbeit" als besonders hochstehend eine Vorzugsstellung im Wettbewerb aller Länder verschafft hat. Dieser Erfolg ist der geistigen und moralischen Hebung des Arbeiterstandes sowie den wissenschaftlichen und künstlerischen Fortschritten zu danken.

Endlich aber sind es zwei weitere Erscheinungen, die dem wirtschaftlichen Zeitalter Kaiser Wilhelms II. ganz besonders den Stempel aufprägen. Das sind:

5. Entwicklung Deutschlands zur Welthandels- und Seemacht. Das Wachsen des deutschen Außenhandels, insbesondere die Zunahme des industriellen Exports, bringt eine immer stärkere Verflechtung der deutschen Produktion mit dem Weltmarkte. Diese sowie die Schaffung einer modernen Handelsflotte und der Ausbau der deutschen Häfen erringen Deutschland einen Platz auf dem Weltmarkte, der es nächst England zur bedeutendsten Welthandelsmacht erhebt. Das deutsche Kapital beginnt in steigendem Maße in überseeischen Ländern Fuß zu fassen. Daneben wird der wirtschaftliche Ausbau der eigenen Kolonien gefördert. Diese Entwicklung geht vor

Digitized by Google

sich bei gleichzeitiger Wahrung der Interessen der heimischen Landwirtschaft und Steigerung aller heimischen landwirtschaftlichen Produktivkräfte.

6. Durchdringung aller Wirtschaftsfaktoren mit nationalem Bewußtsein und nationalem Willen. Auf allen Gebieten werden die früher vereinzelten und lediglich von individuellen Gesichtspunkten ausgehenden wirtschaftlichen Kräfte mit dem Verständnis für die nationalen Notwendigkeiten erfüllt und in die großen national-politischen Bestrebungen eingeordnet. Aus freiem Willen heraus wirken alle Wirtschaftskreise zur Befestigung der Weltmachtstellung Deutschlands zusammen.

Im Jubiläumsjahre unseres Kaisers liegt die Frage nahe, welchen Anteil hat Kaiser Wilhelm II. an den oben gekennzeichneten Errungenschaften unserer deutschen Volkswirtschaft genommen. So gewiß die gezeichnete Entwicklung eine Diagonale aus Hunderten und Tausenden von verschiedenen lebendigen Kräften unseres Volkes ist, so gewiß ist, daß Kaiser Wilhelm II. die charakteristischen Tendenzen unserer wirtschaftlichen Entwicklung mit großer Schärfe erkannt und im Sinne ihrer Förderung gewirkt hat. Der Kaiser hat sich für die Politik der Handelstarifverträge wie für die Sozialpolitik mit großem Nachdruck eingesetzt. Er hat an allen wissenschaftlichen und technischen Fortschritten der Zeit den lebhaftesten persönlichen Anteil genommen, viele von ihnen durch persönliche Anregungen, durch Unterstützung wissenschaftlicher und technischer Anstalten gefördert. Mehr als irgendeiner seiner Vorfahren hat er in die Einzelheiten des wirtschaftlichen Getriebes seiner Zeit mitfühlenden und mitverstehenden Einblick genommen. Die stärkste persönliche Initiative aber hat er auf den beiden Gebieten ergriffen, die wir als die wichtigsten Merkmale des Zeitalters hingestellt haben, in der Durchdringung unseres Wirtschaftslebens mit nationalem Willen und in der Schöpfung und im Ausbau der deutschen Welthandels- und Seegeltung.

Niemand hat so wie der Kaiser es verstanden und zum Ausdruck gebracht, daß die wirtschaftliche Betätigung der einzelnen Glieder des Volkes zusammenwirken müsse zur Erhöhung der nationalen Stärke. Wie im sozialen Innenleben eines Volkes wirtschaftliche Macht und Reichtum des einzelnen ein starkes soziales Übergewicht verleihen, so gibt auch die wirtschaftliche Machtentfaltung eines Volkes diesem, je nach ihrem Umfang, eine stärkere oder schwächere Stellung in der Gesamtheit der Staaten. Wirtschaftliche Macht bedeutet bis zu einem gewissen Grade politische Macht, um so mehr, je weniger die verfeinerte Kultur die Völker kriegerischen Auseinandersetzungen geneigt macht. Und da die politische Machtstellung heute nicht nur im Rahmen der nächstliegenden Nachbarländer behauptet werden muß, sondern sich auf die ganze Welt bezieht, so ist es in erster Linie die Ausdehnung der wirtschaftlichen Kräfte nach dem weiteren Auslande und nach Übersee, die zusammen mit den zu ihrem Schutze bestimmten militärischen Machtmitteln einen hohen Zuwachs an politischer Macht für Deutschland gebracht hat. Mit der Schaffung der deutschen Kriegsflotte, die sein eigenstes Werk ist, hat der Kaiser durch die Tat bezeugt, wie sehr er gewillt ist, das wirtschaftliche Vordringen Deutschlands über See zu schützen und zu fördern.

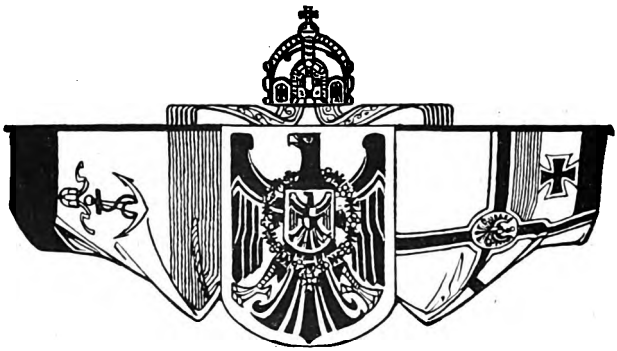
Digitized by Google

Diese wirtschaftliche Entwicklung, gestützt auf eine starke heimische Wirtschaftskraft, ist in weitestem Umfange begünstigt worden durch die ununterbrochene Erhaltung des Friedens. Und hier ist der Punkt, an dem uns unser wachsender Wohlstand zum Verhängnis werden könnte. An der Friedfertigkeit des Deutschen Reiches zweifeln hieße blind und taub sein. Die Möglichkeit eines Krieges leugnen und die Wehrmacht vernachlässigen wäre verhängnisvollste Kurzsichtigkeit, die das Unheil heraufbeschwören müßte. Große Güter verlangen großen Schutz und nur unserer militärischen Stärke haben wir die Erhaltung des Friedens und damit unseren wirtschaftlichen Aufschwung zu verdanken. Mit dem wachsenden Seeverkehr mußte der Ausbau der Kriegsflotte gleichen Schritt halten, denn die Weltgeschichte kennt nur ein Besitzrecht, das mit dem Schwerte verteidigt wird. Fahren wir also fort, im Vertrauen auf die eigene Kraft den Krieg nicht zu fürchten und den Frieden zu wünschen. Es kann nicht ausbleiben, daß einem Volke von der unzerstörbaren Lebenskraft des unserigen, dem jährlich eine Bevölkerung von 800 000 Menschen und jährlich durch seine Arbeit ein Reinüberschuß in Höhe der Kriegsentschädigung von 1871 zuwachsen, politische Machtvorteile auch im Frieden in immer stärkerem Maße zufallen müssen, wenn es diese Entwicklung durch den entsprechenden Ausbau seiner Wehrmacht sichert. Nicht nur um die materielle Ausgestaltung handelt es sich dabei, auch um die geistige Erziehung. Leben und Wohlstand sind nicht die höchsten der Güter. Über ihnen steht die Ehre der Nation, nicht als ein hohler Begriff, sondern als Ausdruck der Selbstachtung, als Kleinod eines freien Volkes. Bleiben wir dessen eingedenk, daß wir auch unseren wirtschaftlichen Fortschritt nicht allein Fleiß und Begabung des einzelnen, sondern vielleicht mehr noch moralischen Eigenschaften und dem der Vaterlandsliebe entspringenden Zusammenwirken des Ganzen verdanken.

Wir haben bisher von hoher Warte aus das wirtschaftliche Leben in Deutschland aufgenommen. Zu solchem Standpunkte führen aber erst die persönlichen Eindrücke des einzelnen, und unter ihnen sind die in der Jugend empfangenen besonders tief und nachhaltig, oft für das ganze fernere Leben bestimmend. So möge es denn dem Verfasser gestattet sein, mit einer Erinnerung an seine Kindheit zu schließen. Als Knaben kamen wir von unserer damals noch zollfreien Vaterstadt Hamburg öfters zu einer Verwandten zu Besuch, die im angrenzenden preußischen Zollgebiet wohnte. Und da damals alle Lebensmittel, insbesondere aber Kolonialwaren, infolge der Zollfreiheit in Hamburg wesentlich billiger als in Preußen zu haben waren, so schickte unsere Verwandte uns Kinder, so oft wir bei ihr waren, regelmäßig, um Waren einzuholen, nach dem nächsten Hamburger Detailgeschäft. Im Grenzverkehr waren damals, wie auch jetzt noch, Lebensmittel in kleinen Mengen zollfrei, und so machten wir Kinder uns ein Vergnügen daraus, im Gänsemarsch hintereinander, jeder mit einer gefüllten Viertelpfundstüte beladen, an den preußischen Zollwächtern vorbeizumarschieren, eine stolze Geringschätzung für das arme Preußen im Busen. Da waren wir Hamburger, die mit dem Welthandel so frei verbunden waren, doch großzügigere Menschen. Das war so die landläufige kosmopolitische Anschauung, wie sie in Hamburg üblich war. Zog es ein anderer Verwandter, der bis dahin mit englischen

Digitized by Google

Waren gehandelt hatte, doch vor, nach erfolgtem Zollanschluß sein Geschäft aufzugeben, statt von nun an deutsche Ware zu führen, weil er sich nicht mit der „minderwertigen sächsischen" abgeben wollte. Aber dann erinnere ich mich des 29. Oktober 1888, als wir, nun schon halberwachsene Burschen, auf einer kleinen Tribüne am Freihafen standen, um dem feierlichen Akte beizuwohnen, mit welchem der junge Kaiser Wilhelm II. die Einverleibung Hamburgs in den Zollverein vollzog. Damals zuerst stieg in unseren Herzen das Gefühl dafür auf, welche Bedeutung es auch für den freien Hamburger Kaufmann haben müßte, voll zugehöriges Glied eines mächtigen Reiches zu sein, das zum ersten Male in Hamburgs Mauern mit solchem Glanz auftrat. Und die landläufigen kosmopolitischen Redensarten tauchten in diesem stolzen Gefühl der Zugehörigkeit zum großen Deutschen Reiche unter. Wahrlich, Hamburg hat es nicht zu bereuen gehabt, und so wird es niemand zu bereuen haben, wenn er sich mit vollen Kräften in den Dienst der nationalen Kraftentfaltung des deutschen Volkes stellt. Hierin uns stolzes Vorbild und begeisterter Führer zu sein, das ist es, was wir Kaiser Wilhelm II. danken.



Digitized by Google

# Rundschau in allen Marinen.

**Deutschland.** Silberhochzeit des Generalinspekteurs der Marine. Ihre Königlichen Hoheiten Prinz Heinrich und Prinzessin Irene von Preußen feierten am 24. Mai in Berlin gleichzeitig mit der Vermählung der Prinzessin Viktoria Luise das Fest ihrer silbernen Hochzeit. Einige Tage vorher war ihnen in Kiel ein Fackelzug gebracht worden. Die Marine hat an dieser Familienfeier ihres einstigen Flottenchefs und jetzigen Generalinspekteurs innigsten Anteil genommen.

— Flottentätigkeit. Die Hochseeflotte vereinigte ihre Geschwader zur sogenannten Maireise in den ersten Tagen des Monats auf der Reede von Helgoland und übte in der Deutschen Bucht, nachdem der Flottenchef die einzelnen Verbände besichtigt hatte. Für die Pfingstfesttage liefen die Geschwader vom 10. bis 12. Mai in die einzelnen Nordsee-Flußmündungen ein. Am 18. Mai traf der König von Sachsen in Wilhelmshaven ein und begab sich an Bord des für ihn bereitliegenden Flaggschiffes des 2. Admirals des II. Geschwaders „Deutschland", um bis zum 21. den Übungen der Hochseeflotte beizuwohnen, welche mit einer kurzen Paradeauffahrt und taktischen Manövern begannen. Eine Anzahl der Spezialschiffe und Flottillen wirkt an den einzelnen Übungsabschnitten mit. Nach der Beendigung der Übungen am 27. Mai lief das I. Geschwader in Wilhelmshaven ein, das II. Geschwader, die V. Division und die Aufklärungsschiffe fuhren nach Kiel.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Das Kreuzergeschwader in Ostasien war mit seinen Hauptstreitkräften in den japanischen Gewässern gewesen bis auf einzelne Schiffe, die wegen der Wirren in China an der dortigen Küste verbleiben mußten, und ist nun nach Tsingtau zurückgekehrt.

S. M. S. „Scharnhorst" 28. 4. Nagasaki 5. 5. — 7. 5. Tsingtau.

S. M. S. „Gneisenau" 20. 4. Kobe 2. 5. — 3. 5. Itsukushima 4. 5. — 8. 5. Tsingtau.

S. M. S. „Leipzig" 19. 4. Kobe 29. 4. — 30. 4. Uwajima 4. 5. — 7. 5. Tsingtau.

S. M. S. „Emden" 6. 4. Schanghai 10. 5. — 12. 5. Tschimulpo 18. 5. — 19. 5. Tsingtau.

S. M. S. „Nürnberg" 16. 4. Yokohama 28. 4. — 1. 5. Nagasaki 3. 5. — 6. 5. Nanking 8. 5. — 9. 5. Kiukiang 10. 5. — 10. 5. Hankau 14. 5. — 17. 5. Schanghai.

S. M. S. „Iltis" 28. 2. Tsingtau 19. 4. — 24. 4. Swatau 2. 5. — 5. 5. Futschau 15. 5. — 17. 5. Hongkong 26. 5. Canton.

S. M. S. „Jaguar" 16. 4. Yokohama 22. 4. — 23. 4. Kobe 30. 4. — 4. 5. Tsingtau 8. 5. — 10. 5. Schanghai.

S. M. S. „Luchs" 14. 4. Hankau 22. 5. — 25. 5. Wusung 26. 5. Hankau.

S. M. S. „Tiger" 17. 4. Tsingtau 8. 5. — 10. 5. Tschimulpo 14. 5. — 17. 5. Tientsin 22. 5. — 23. 5. Port Arthur 24. 5. — 25. 5. Tsingtau.

S. M. S. „Tsingtau" 9. 4. Hongkong 29. 4. — 29. 4. Fumön (Cantonfluß) 5. 5. — 6. 5. Shaochaufu 9. 5. — 16. 5. Yingkak (Nordfluß) 17. 5. — 19. 5. Sainam 20. 5. — 20. 5. Canton 22. 5. — 22. 5. Honkong 26. 5. Canton.

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, hinter ihm das der Abfahrt.

Digitized by Google

S. M. S. „Vaterland" 15. 4. Hankau 19. 4. — 19. 4. Kiukiang 21. 4. — 22. 4. Nanshang 23. 4. — 28. 4. Kiukiang 8. 5. — 9. 5. Hankau.

S. M. S. „Otter" 16. 4. Tschengling 18. 4. — 18. 4. Hankau 21. 4. — 25. 4. Schanghai.

S. M. Torpedoboot „S 90" 26. 4. Kobe 26. 4. — 28. 4. Nagasaki 5. 5. — 6. 5. Tsingtau.

S. M. Torpedoboot „Taku" 20. 4. Kobe 2. 5. — 4. 5. Itsukushima 4. 5. — 8. 5. Tsingtau.

Australische Station. S. M. S. „Condor" hat die Weiterreise zu seinem Überholungshafen fortgesetzt, ist nach Anlaufen von Nagasaki am 1. 5. in Tsingtau angekommen und hat sogleich seine Arbeiten aufgenommen.

S. M. S. „Cormoran" 21. 4. Insel Norfolk (Südsee) 21. 4. — 26. 4. Suva (Fidschi-Inseln) 3. 5. — 6. 5. Apia 25. 5. Suva.

S. M. S. „Planet" überholt seit dem 15. 4. in Sydney.

Ostafrikanische Station. S. M. S. „Seeadler" 15. 4. Daressalam 5. 5. — 5. 5. Mafia 7. 5. — 7. 5. Kilwa Kissiwani 8. 5. — 9. 5. Daressalam.

S. M. S. „Möwe" 17. 4. Mafia 17. 4. — 18. 4. Daressalam 26. 4. — 27. 4. Mafia 9. 5. — 10. 5. Daressalam 13. 5. — Mafia 17. 5. — 17. 5. Daressalam 19. 5. — 20. 5. Zanzibar 23. 5. — 25. 5. Daressalam.

Westafrikanische Station. S. M. S. „Eber" 17. 4. Rotterdam 24. 4. — 25. 4. Wilhelmshaven.

S. M. S. „Panther" 20. 4. Lagos 25. 4. — 27. 4. Duala 19. 5. Boma (Kongomündung) 26. 5. — 26. 5. Matadi (Kongo).

Ostamerikanische Station. S. M. S. „Bremen" 16. 4. Havana 22. 4. — 25. 4. St. Thomas 13. 5. — 16. 5. Port of Spain (Trinidad).

Mittelmeer. Die Mittelmeerdivision ist auf die verschiedenen Levantehäfen verteilt bis auf S. M. S. „Breslau", welches an der friedlichen Besetzung von Skutari und der Blockade der Küste von Montenegro durch die internationale Flotte teilnimmt.

S. M. S. „Goeben" 7. 4. Konstantinopel 19. 4. — 21. 4. Smyrna 25. 4. — 25. 4. Covellabucht 28. 4. — 28. 4. Piräus 2. 5. — 4. 5. Messina 10. 5. — 10. 5. Alexandrette 13. 5. — 15. 5. Beirut 17. 5. — 17. 5. Haifa 19. 5. — 19. 5. Jaffa 20. 5. — 21. 5. Alexandrien 27. 5. nach Port Said.

S. M. S. „Breslau" 7. 4. Antivari 16. 4. — 16. 4. Brindisi 16. 4. — 16. 4. Dulcigno 6. 5. — 6. 5. San Giovanni di Medua 12. 5. nach Bojana-Mündung.

S. M. S. „Geier" 15. 4. Alexandrette 2. 5. — 3. 5. Messina 3. 5. — 5. 5. Alexandrette 6. 5. — 7. 5. Jaffa 8. 5. — 9. 5. Port Said.

S. M. S. „Straßburg" 17. 4. Alexandrette 19. 4. — 19. 4. Mersina 7. 5. — 7. 5. Alexandrette 8. 5. — 8. 5. Mersina 10. 5. — 13. 5. Konstantinopel.

S. M. S. „Dresden" 19. 4. Konstantinopel 13. 5. — 16. 5. Alexandrette.

S. M. S. „Loreley" 18. 3. Konstantinopel 1. 5. — 1. 5. Therapia 2. 5. — 3. 5. Constantza 6. 5. — 7. 5. Konstantinopel 14. 5. — 14. 5. Jalova (Marmara-Meer) 16. 5. — 16. 5. Mudania (ebenda) 19. 5. — 19. 5. Konstantinopel 22. 5. — 22. 5. Insel Prinkipo 23. 5. — 23. 5. Konstantinopel.

Die Schulschiffe „Vineta", „Hansa", „Hertha" und „Victoria Louise" sind nach Flensburg gegangen und haben dort die 285 Seekadetten dieser Jahreseinstellung an Bord genommen, um mit ihnen die ersten kurzen Übungsfahrten in den heimischen Gewässern anzutreten.

Digitized by Google

Ablösungstransporte. R. P. D. „Roon" hat mit der von „Cormoran" abgelösten Besatzung am 16. 4. die Heimreise von Sydney angetreten und wird Anfang Juni in Bremerhaven erwartet.

R. P. D. „Gneisenau" mit dem Ablösungstransport für „Planet" die Ausreise nach Sydney fortgesetzt.

Der Dampfer „Königin Louise" mit dem ersten Teil der Ablösung für das Kreuzergeschwader hat am 22. 4. Algier erreicht und ist von dort über Port Said, Colombo, Hongkong und Schanghai nach Tsingtau weitergegangen. Er soll dort am 29. 5. eintreffen.

R. P. D. „Scharnhorst" hat mit dem zweiten Teil der Ablösung für das Kreuzergeschwader die Ausreise fortgesetzt.

R. P. D. „Prinzessin" mit der Ablösung für S. M. S. „Seeadler" hat die Ausreise am 29. 4. von Hamburg aus angetreten. 30. 4. Rotterdam 2. 5. — 3. 5. Southampton 3. 5. — 6. 5. Lissabon 7. 5. — 11. 5. Marseille 11. 5. — 13. 5. Neapel 13. 5. weiter nach Port Said.

R. P. D. „Derfflinger" mit der Ablösung für S. M. S. „Geier" hat am 1. 5. Hamburg verlassen und ist am 20. 5. in Port Said eingetroffen.

— Schiffsmaterial. Stapellauf. S. M. S. „Großer Kurfürst" am 5. Mai auf der Vulcanwerft in Hamburg. Das Schiff ist ein Schwesterschiff des mit ihm gleichfalls im Jahre 1911 auf Stapel gelegten Linienschiffs „König". Die Taufe vollzog Prinz Oskar von Preußen. Mit dem Namen dieses Schiffes, welches als „Ersatz Kurfürst Friedrich Wilhelm" auf Stapel gelegt wurde, lebt zum dritten Male der hehre Name jenes großen Hohenzollernfürsten in den Schiffslisten der Marine auf, der als erster seinem Volke den Weg auf die See wies, die ersten deutschen Kolonien in Westafrika schuf, die ersten ruhmreichen Seegefechte preußischer Schiffe unter dem roten brandenburgischen Adler gegen europäische Nationen lieferte, die ein Deutsch sprechendes seefahrendes Volk nicht dulden wollten. Das erste, 1875 vom Stapel gelaufene Linienschiff gleichen Namens war überhaupt das erste, welches die Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven erbaute. Es ging schon 3 Jahre später nach einem Zusammenstoß mit der damaligen Panzerfregatte „König Wilhelm" im Englischen Kanal bei Folkestone unter und nahm 269 Mann seiner 487 Mann starken Besatzung mit sich in die Tiefe. Noch heute nennt die Marine mit Stolz die Namen der damals fürs Vaterland gebliebenen Helden, die unter der Führung ihrer Offiziere größtenteils deswegen umkamen, weil sie das bereits kenternde Schiff durch Schließen der Schotten trotz des Befehls von der Brücke „alle Mann aus dem Schiff" noch zu retten versuchten. Das zweite Patenschiff „Kurfürst Friedrich Wilhelm", auf derselben Werft 1891 von Stapel gelassen, diente fast 20 Jahre lang als Flaggschiff in unserer Hochseeflotte und wurde 1910 an die Türkei verkauft, um sich auch im Balkankriege noch erneut zu bewähren. Möge der historische Name des neuen Schiffes in der Liste unserer Flotte mit alten Ehren fortleben! —

— Neuer Marineteil. Eine Kaiserliche Verordnung befiehlt die Bildung einer Marine-Luftschiffabteilung mit dem vorläufigen Standorte Johannisthal sowie einer Marine-Fliegerabteilung mit dem Standort Putzig aus dem bislang in der Marine vorhandenen Luftfahrpersonal. Die Abteilungen werden in allen Ausbildungs-, Versuchs- und technischen Angelegenheiten unmittelbar dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts unterstellt, in allen anderen Angelegenheiten dem Inspekteur der Küstenartillerie und des Minenwesens und weiterhin dem Chef der Marinestation der Nordsee. Die Mannschaften tragen zu ihrer Dienstbekleidung und den Gradabzeichen ihrer bisherigen Marineteile Mützenbänder mit der Aufschrift: „Marine-Luftschiffabteilung" und „Marine-Fliegerabteilung."

Digitized by Google

Die neuen Abteilungen werden am 1. Juni 1913 gebildet werden. Weiterhin bestimmt der Kaiserliche Befehl, daß bei der II. Matrosenartillerieabteilung eine 5. Kompagnie zu bilden ist.

— Flugwesen. Das Luftschiff „L 1" ist am 21. April nach Fuhlsbüttel bei Hamburg übergesiedelt, um von dort aus Übungsfahrten an der Küste und auf See vorzunehmen. Das zweite Marineluftschiff wird nach seiner Fertigstellung in Friedrichshafen zunächst in Johannisthal stationiert werden.

Verschiedene weitere Flugzeuge sind bei verschiedenen Fabriken unter Mitwirkung der Marine in Arbeit.

Für den Wettbewerb der Kieler Flugwoche hat die Marine einen Preis von 5000 ℳ und für den Bodensee-Wasserflugzeug-Wettbewerb, der Ende Juni beginnt, einen Ehrenpreis gestiftet.

— Unfälle. Ein unerwartet am 5. Mai einsetzender Sturm brachte den bei der Hebung der Wrackteile des bei Helgoland gesunkenen Torpedobootes „S 178" beschäftigten Hebeprahm „Unterelbe" zum Kentern. Kapitän, Steuermann und 5 Mann ertranken. — Ein eigenartiges Geschick ließ Tags darauf, am 6. Mai, auch den damaligen Kommandanten von „S 178", den Kapitänleutnant v. Zastrow, der durch einen Zufall am Tage des Unterganges des Bootes nicht mit an Bord gewesen war, sein Leben verlieren. Er hatte inzwischen das Kommando des Schultorpedobootes „G 89" übernommen und ertrank vor Hörnum mit zwei Bootsgasten durch Kentern des Dingys in der Brandung.

In ernster Trauer dankt die Marine mit dem Gelöbnis ehrenvollen Gedenkens all diesen braven Männern für ihr im Dienste des Kaisers und des Vaterlandes gebrachtes Lebensopfer.

Das zwischen Misdroy und Swinhöft am 11. April auf den Strand getriebene Torpedoboot „V3" ist am 21. Mai abgeschleppt und zur Instandsetzung nach Stettin gebracht worden. Die Bergungsarbeiten wurden durch den andauernden heftigen Sturm sehr erschwert.

— Funkentelegraphie. Es ist zum ersten Male seit Bestehen der Funkentelegraphie gelungen, FT-Mitteilungen auf der Linie New York—Berlin über den Ozean zu senden. Die hierbei überbrückte Entfernung beträgt 6500 km, während die von Irland nach Kanada, die bereits seit Jahren Marconi-Verbindung hat, 3200 km lang ist. Die Versuche, die mittels Telefunken von Nauen aus geschehen, lassen die baldige Einrichtung eines endgültigen Nachrichtendienstes erhoffen.

— Werften. Der größte Kran der Welt, ein von der deutschen Maschinenfabrik A.-G. in Duisburg für die Werft von Blohm & Voß in Hamburg errichtetes Riesenbauwerk, geht in diesen Tagen seiner Vollendung entgegen. Er stellt eine Vereinigung der bekannten Vorteile eines Hammerkranes mit denen eines Wippkranes dar und vermag 250 t zu heben. Sein Antrieb geschieht elektrisch, nur drei Mann, zwei Kranführer und ein Mann zum Reinigen und Schmieren der einzelnen Teile, bilden seine Bedienung.

T. T.

⚜

**England.** Nunmehr scheint die gefährliche Spannung überwunden zu sein, die der Balkankrieg in die europäische politische Lage gebracht hat. Der Krieg ist durch einen Waffenstillstand mit der Türkei zunächst beendigt, und die Friedensverhandlungen sind von neuem in London aufgenommen. Die Bereitwilligkeit, namentlich Bulgariens, dem erschöpften Lande nun endlich zum Frieden

Digitized by Google

zu verhelfen, läßt hoffen, daß die Unterzeichnung des Präliminarfriedens bald erfolgen wird. Die besonders heikle Skutari-Frage hat durch das Nachgeben Montenegros und Übergabe der Stadt an das internationale Landungskorps ihre Erledigung gefunden. Freilich sind damit noch nicht alle Wolken am politischen Horizont zerstreut. Die Abgrenzung Albaniens, die Besitzfrage der ägäischen Inseln, die Frage der Kriegsentschädigung und die in letzter Zeit gespannten Beziehungen der verbündeten Balkanstaaten zueinander werden noch alle Bemühungen der Großmächte in Anspruch nehmen, um den europäischen Frieden nicht von neuem in Gefahr zu bringen. »Times« betont in einem Leitartikel, daß es für den zukünftigen Weltfrieden aber auch von entscheidender Bedeutung sei, daß die Türkei in der Befestigung und dem Ausbau ihres asiatischen Besitzes einen genügenden Ersatz für ihren Landverlust auf europäischem Boden fände. Andernfalls würde sich das eben abgespielte Drama in Asien wiederholen, und damit würde der europäische Frieden nicht weniger gefährdet sein als in letzter Zeit. Um das zu verhindern, seien dringend Verwaltungsreformen nötig. Nötigenfalls müßten diese durch gemeinsamen Druck der Großmächte erzwungen werden. In einem anderen Leitartikel weist »Times« auf beunruhigende Anzeichen einer starken Aufregung und Spannung in der indischen Bevölkerung hin, die infolge der Schwächung der Türkei, die bis jetzt als die Verkörperung der Macht des Islam betrachtet worden wäre, zutage getreten seien. Namentlich hätten unvorsichtige Sympathiekundgebungen englischer Staatsmänner für die Sieger die Aufregung und den Haß der einheimischen Bevölkerung hervorgerufen.

— Marinepolitik und Reichsverteidigung. Die weiteren Debatten zum Marineetat haben besonders Erwähnenswertes nicht gebracht. Hier sei nur noch darauf hingewiesen, daß die beschleunigte Neubildung zweier Geschwader aus Kleinen Kreuzern in diesem Herbst nicht im Rahmen der im Mai 1912 angekündigten Organisationsänderungen liegt. Durch die voraussichtliche Wiederverwendung der umarmierten Scouts als Flottillenführerkreuzer werden genügend Kleine Kreuzer zur Bildung der Geschwader frei, ohne daß von anderen Stellen Kleine Kreuzer zurückgezogen zu werden brauchen. Die I. Flotte wird also künftig für Aufklärungszwecke nicht weniger als vier aus Schlachtkreuzern und Panzerkreuzern und zwei aus Kleinen Kreuzern gebildete Kreuzergeschwader zur Verfügung haben.

Nach einer Zeitungsnachricht beabsichtigt die Admiralität, möglicherweise die beiden — unseres Wissens war bisher nur der Bau eines Schiffes begonnen — in England in Bau befindlichen türkischen Schlachtschiffe zu übernehmen. Die türkische Regierung soll diese Nachricht als unbegründet bezeichnet haben. Indessen ist in der Presse wiederholt behauptet worden, die letzten Zahlungen für den Bau seien wegen der schwierigen finanziellen Lage der Türkei bereits aus englischem Gelde erfolgt und die Schiffe würden wahrscheinlich als Teil des kanadischen Flottengeschenkes in englische Hände übergehen.

Die Marinevorlage der kanadischen Regierung ist mit Hilfe einer Änderung der Geschäftsordnung für diesen Fall zum Abschluß im Unterhause gelangt. Sie wurde mit 99 gegen 66 Stimmen angenommen und geht nun an den Senat. In seiner letzten großzügigen Rede betonte der Führer der Opposition, Sir Wilfried Laurier, nochmals, daß die angebliche Gefährdung der englischen Vorherrschaft zur See Einbildung sei, und nur behauptet würde, um eine dauernde Beisteuer zu erzwingen. Damit müßte dann Kanada an dem verhängnisvollen Wettrüsten Europas teilnehmen, während es für den Schutz seines eigenen Landes zu sorgen habe. Die Idee Mr. Bordens von einem Reichsbunde sei nur dann zu verwirklichen, wenn Kanada seine steuerrechtliche Selbständigkeit aufgebe und sie einer Körperschaft anvertraue, die seinem Parlament übergeordnet sei. Damit aber könne sich niemand einverstanden

Digitized by Google

erklären. Mr. Borden führte demgegenüber an, der Widerstand Sir Wilfrid Lauriers entspränge lediglich der Absicht, Kanada solle im Kriegsfalle seine Neutralität erklären können. Eine solche Neutralität gäbe aber Kanada nicht Anspruch auf Schutz durch die Flagge des Reiches in Friedenszeiten. Wenn auch die englischen Zeitungen naturgemäß mit dem Standpunkte des Oppositionsführers nicht einverstanden sind, so wird seine Rede doch als denkwürdiger Beitrag zum parlamentarischen Teile der Geschichte des Reiches bezeichnet.

Der Verteidigungsminister von Neuseeland, Mr. Allen, ist nach Kanada gefahren, um mit dem dortigen Premier- und dem Verteidigungsminister über die allgemeinen Verteidigungsfragen im Stillen Ozean zu verhandeln. Vor seiner Abreise äußerte er: „Ein Grund meines Besuches war der, mit der englischen Regierung die Einrichtung eines Expeditionskorps festzusetzen. Es ist natürlich klar, daß an die Schaffung eines solchen Korps vollständig freiwillig herangegangen wird und daß möglichste Kriegsbereitschaft angestrebt werden muß." Gelegentlich eines Banketts der Imperial Parliamentary Association äußerte er sich zu der Frage über die Beteiligung der Minister der Tochterländer an dem Imperial Defence Committee in dem Sinne, daß man noch weitergehen müsse und ihnen sowohl beratende als auch ausübende (executive) Vollmachten geben müsse.

Einen breiten Raum nehmen in der Presse die Erörterungen über die Armierung der Handelschiffe ein (s. Maiheft, Marineetat). Bisher ist nur die Armierung eines Dampfers der Royal Mail Steam Packet Company vorgenommen. Diese neueste Maßnahme der Admiralität soll keineswegs überall in Reederkreisen begeisterte Zustimmung finden. »Naval and Military Record« führt einige der Gründe hierfür an. Die Politik der Admiralität bedeute einen völligen Umschwung. Die Kosten der Armierung würden zwar in der Hauptsache von der Admiralität getragen, dafür fielen aber die bisherigen Geldunterstützungen fort. Keineswegs geklärt sei die Frage, wie derartig armierte Handelsschiffe vom Feinde behandelt werden würden. Betrachtet er sie als Kaperschiffe, so wäre erst die Frage der Versicherung mit den Versicherungsgesellschaften zu lösen, ehe man an die Armierung denken könne. In vielen Häfen beständen Vorschriften, daß Schiffe mit explosibler Ladung an bestimmten Punkten nicht liegen dürften. Von diesem sehr unangenehmen Verbote würden armierte Handelsschiffe betroffen werden, da sie doch Munition an Bord haben müßten, wenn die Armierung überhaupt einen Zweck haben solle. Solange diese und andere Fragen nicht geklärt seien, würden die Schiffseigner zögern, der Admiralität auf dem vorgeschlagenen Wege zu folgen.

In sehr bemerkenswerter Weise wird zugunsten einer Reorganisation der Armee unter Zugrundelegung irgendeiner Form der allgemeinen Wehrpflicht unter Führung von Lord Roberts im ganzen Lande geworben. Hierbei spielen alle Fragen, wie Invasion und Handstreich, sowie die etwaige Entsendung eines Expeditionskorps bei einem europäischen Kriege naturgemäß eine Hauptrolle. Angesichts der wenig befriedigenden Ergebnisse, die die Schaffung der Territorialarmee aufzuweisen hat, und der bedeutenden Vermehrung fremder Armeen wird eine Reorganisation als höchst dringlich bezeichnet. Das Kriegsministerium verhält sich zur Frage der allgemeinen Wehrpflicht nach wie vor ablehnend. Beachtenswert sind öffentliche Äußerungen Mr. Churchills und des Ersten Seelords, die die Wichtigkeit einer achtunggebietenden Streitmacht zu Lande neben der zu Wasser betonen.

Eine ebenso energische Agitation wird zugunsten einer schnelleren und stärkeren Ausgestaltung der Luftflotte geführt. Auf Anregung des Aerial Defence Committee of the Navy League wurde am 5. Mai im Mansion House in London von einer großen Versammlung unter dem Vorsitze des Lord Mayors die Gründung eines Nationalbundes für Luftwehr beschlossen. Von fast allen Rednern wurde auf

Digitized by Google

Deutschlands Überlegenheit hingewiesen und verlangt, daß England wie zur See so auch in der Luft die Vorherrschaft haben und zu dem Zweck einen reichlichen Stärkeüberschuß an allen Hilfsmitteln der Luftfahrt gewinnen müsse. In Liverpool wurde die Bildung eines freiwilligen städtischen Fliegerkorps beschlossen und von interessierter Seite bereits zwei Flugzeuge zur Verfügung gestellt. Nach einer »Times«-Meldung steht die englische Regierung mit den Mächten, die die Londoner Seerechtsdeklaration unterzeichnet haben, in Verhandlung, um eine Einigung darüber zu erzielen, daß unter dem Begriff „Basis" keine Handelshäfen zu verstehen sind. Die betr. Stelle in der Deklaration erklärt alle Nahrungsmittel als Konterbande, die für einen Platz bestimmt sind, der der feindlichen Macht als Basis dient.

— I. Flotte. Von den gemeinsamen Übungen vom 14.—19. April (s. Maiheft) ist noch bekannt geworden, daß den strategischen Übungen die Geleitung eines Transports, den 4 Minenleger darstellten, zugrunde lag. Blau sollte den Transport decken. Zu Blau gehörten das I. Geschwader und „Africa" und „Hindustan" sowie die 4 Minenleger. Die übrigen Verbände gehörten zur Roten (britischen) Flotte. Anfang Mai fand im Kanal eine Angriffsübung der III. Unterseebootflottille, drei B- und drei C-Boote — im Morgengrauen auf 4 Linienschiffe und 1 Kreuzer des II. Geschwaders — angeblich mit günstigem Erfolge statt.

Die Verbände der I. Flotte erledigen zur Zeit Artillerie- und Torpedoschießübungen, die bisher häufig unter schlechtem Wetter zu leiden hatten. Bei den Artillerieschießübungen wurden diesmal entgegen bisherigem Brauche die Scheiben teilweise durch Schlepper geschleppt.

Die Dislokation der Verbände Ende Mai ist folgende:

I. Geschwader Colonsay, II. Geschwader Lamlash, III. Geschwader Mittelmeer, IV. Geschwader Portland. I. Battle Cruiser Squadron Moray Firth, II. Kreuzergeschwader Cromarty, III. Kreuzergeschwader Firth of Forth, IV. Kreuzergeschwader Lamlash, dann Cromarty. Die Minensuchkanonenboote halten bis Mitte Juni Übungen in Cromarty, Colonsay und Lamlash ab. I. Flottille Colonsay, II. Flottille Orkney-Inseln, III. Flottille Moray Firth, IV. Flottille Brodick (Westschottland). Am 22. Mai tritt „Centurion" in den Verband des I. Geschwaders.

— Sonstige schwimmende Streitkräfte. Vom 15. Mai ab gelten für den Bereitschaftszustand der Schiffe folgende Ausdrücke: »in full commission« für Schiffe und Fahrzeuge mit voller Besatzung in Friedenszeit; »in active commission« für Schiffe und Fahrzeuge, die nicht in full commission aber mit aktivem Personal besetzt sind (bisher »in commission with nucleus crews«); Schiffe, die mit coast guard und immediate reserve voll besetzt werden können — also nicht mit aktivem Personal — heißen auch »in active commission«; »in reserve commission« sind Schiffe und Fahrzeuge, zu deren Besetzung im Mobilmachungsfalle die Einberufung der Reserven durch königliche Proklamation nötig ist (bisher »in commission with reduced crews«).

Die neuen 10,2 cm-Geschütze auf den Scouts werden folgendermaßen aufgestellt: 2 auf dem Vordeck, 1 auf dem Achterschiff, je 3 auf beiden Seiten. Es können feuern voraus 4, achteraus 3, nach der Breitseite 5 Geschütze. Bei der Umarmierung sind die Scouts einer gründlichen Reparatur mit einem Kostenaufwande von $^1/_2$ Million Mark für das Schiff unterzogen worden, die sich auf teilweise Neuberohrung, neue FT-Einrichtung und Feuerleitungsanlagen sowie Einbau von verbesserten Entfernungsmeßinstrumenten erstreckte. Anfang Juni sollen die Umbauten beendet sein.



Digitized by Google

— Personal. Infolge Verabschiedung von Admiral Sir John Durnford und Kontreadmiral Charles Moore sind befördert: Vizeadmiral Charles Adair zum Admiral, Kontreadmiral Sir Bethell zum Vizeadmiral und die Kapitäns zur See John de Hutchinson und Charlton zu Kontreadmiralen.

14 Offiziere der Royal Naval Reserve sind in den aktiven Dienst als supplementary lieutenants übernommen, so daß jetzt im ganzen 21 übergetreten sind.

Von 14 Kandidaten der Royal Marine Infantry sind zwei als Offizieranwärter ausgewählt worden. Damit sind die zwei Stellen besetzt, die für diesen Dienstzweig jährlich zur Verfügung stehen.

Für die aus dem Deckoffizier- und Unteroffizierstande ausgewählten Offizieranwärter sind folgende Beförderungsbedingungen festgesetzt worden: Zeugnis der Befähigung zum wachhabenden Offizier und allgemeines Befähigungszeugnis für den Dienst als Offizier.

Für die Prüfungsergebnisse in Seemannschaft, Artillerie, Torpedowesen, Navigation und Lotsendienst werden folgende Wertzahlen festgesetzt: 2, 1 und 0, so daß die erreichbare Höchstwertzahl in den fünf Fächern 10 beträgt. Es werden danach zu Leutnants befördert:

mates mit 10 Punkten 2 Jahre nach ihrer Ernennung zum mate
= = 9 = 2 = 2 Monate = = = usw.

für je einen Punkt weniger um je 2 Monate später. Offizieranwärter, die 4 Punkte oder weniger erhalten, sind von einer schnelleren Beförderung ausgeschlossen, werden aber nach etwa 3 Jahren befördert.

Die Admiralität hat in einem Rundschreiben ihre Entscheidung auf den Bericht des Custance-Ausschusses (s. Maiheft) veröffentlicht. Nicht alle Vorschläge sind angenommen, z. B. nicht der zur Abschaffung der »naval instructors« auf den seegehenden Schiffen. Das Rundschreiben enthält keine Entscheidung über den Eintritt als Kadett. Über den Vorschlag, daß die für den Dienst in der Admiralität und auf den Werften bestimmten Offiziere — mit E + bezeichnet — nur als Ingenieurspezialisten Verwendung finden und für militärische Kommandostellungen nicht mehr in Betracht kommen sollten, soll nach dem Rundschreiben eine endgültige Entscheidung später getroffen werden. Es wird aber schon jetzt betont, daß auch für sie dieselben Bestimmungen wie für die Offiziere der E-Liste bestehen bleiben sollen. Demnach würden ihnen militärische Kommandostellen nicht verschlossen bleiben. Bezüglich des Unterrichts der eingeschifften Fähnriche ist im Sinne des Vorschlages des Custance-Ausschusses entschieden mit der Erweiterung, daß die Fähnriche im ersten Jahre an Bord die Benennung »junior midshipmen« erhalten und als solche vorzugsweise Unterricht erhalten sollen, während der praktische Dienst zurücktritt; in dem folgenden Zeitraum sollen sie als »senior midshipmen« nur praktischen Dienst tun und gänzlich frei von Unterricht sein.

In einem späteren Heft wird ausführlicher auf die Frage der Ausbildung und Ergänzung des Offiziersatzes eingegangen werden.

— Artillerie. Später als in früheren Jahren sind diesmal die Ergebnisse der gunlayers test und der battle practice von der Admiralität veröffentlicht worden. Die Veröffentlichung der gunlayers test enthält kein Urteil der Admiralität über die Schießergebnisse. Sie unterscheidet sich von früheren u. a. dadurch, daß die Berechnung der Treffer in der Minute fortgefallen ist und daß nur noch direkte Treffer gezählt werden. Infolge des Fehlens dieser Angaben sowie der Bedingungen über Entfernung und Scheibengröße ist ein Vergleich mit den Ergebnissen der Vorjahre nicht möglich. Allgemein ist nur eine wesentliche Besserung bei dem I. Linienschiffsgeschwader und den Mittelmeerkreuzern zu ersehen. Sämtliche großen Linien-

Digitized by Google

schiffe und Schlachtkreuzer haben gegen das Vorjahr in der Reihenfolge der Schießleistungen erheblich besser abgeschnitten. Die erhöhten Leistungen der schwersten Geschütze sind im Verhältnis zu den der übrigen Geschütze am augenfälligsten. Die besten Ergebnisse haben die alten 15 cm-S. K. Bei der Berechnung der Punktzahlen scheint besonderer Wert auf die Treffer in der Zeiteinheit gelegt worden zu sein, da sonst nicht ohne weiteres verständlich ist, wie man z. B. bei den 30,5 cm-Geschützen eine Leistung von 1 Treffer bei 4 Schuß mit 2,5 Punkten gegenüber 1,9 Punkten bei einer Leistung von 4 Treffern bei 4 Schuß bewerten kann. Die Fachpresse ist sich völlig im unklaren über die Bedeutung der angegebenen Wertzahlen. An der Spitze der Liste steht „Superb" mit 31 Treffern von 36 Schuß. Nach dem Begleitwort zu der Zusammenstellung der Ergebnisse der battle practice waren die Bedingungen wesentlich verschieden von den der früheren Jahre, so daß kein Vergleich möglich ist. Die Schießübungen haben fast durchweg unter sehr günstigen Wetterbedingungen stattgefunden. Auffallend gute Ergebnisse haben durchweg die Kleinen Kreuzer erzielt. Die Dreadnoughts haben auch hier fast alle besser abgeschnitten als die Vordreadnoughts. Die besten Ergebnisse haben „Colossus" und „Orion".

Das alte Linienschiff „Hood" wird umgebaut, um im Sommer bei Schießversuchen als Scheibe zu dienen. U. a. soll es an einzelnen Teilen mit modernem Panzer versehen werden. Bei dieser Gelegenheit soll auch besonders die Frage geprüft werden, wie am besten der Gasgefahr in geschlossenen Räumen begegnet werden kann. Auch Torpedos sollen gegen „Hood" geschossen werden.

— Torpedo- und Unterseebootswesen. Nach einer Zeitungsnachricht haben die 53,3 cm-Torpedos eine Sprengladung von 150 kg.

Über die E-Klasse der Unterseeboote bringt eine Zeitung folgende Angaben: Deplacement 800 t, elektrische Schiffsmaschinen von 1950 PS, Überwassergeschwindigkeit 16 kn, Unterwassergeschwindigkeit 10 kn. 2 Geschütze in Verschwindlaffetten, die bedient werden können, ohne daß die Bedienungsmannschaft von außen zu sehen ist; anscheinend also Periskopvisiere.

Seit dem Unfall von „B 2" haben Ende April zum ersten Male wieder zehn Unterseeboote der B- und C-Klasse in der Straße von Dover Nachtübungen abgehalten. Auf dem Minenleger „Latona" ist ein fünftägiger Lehrgang für abgegangene Offiziere der trawler section abgehalten worden.

— FT- und Signalwesen. Die Untersuchungen des Marconi-Ausschusses sind noch immer nicht abgeschlossen. Dagegen hat der zur Prüfung der vorhandenen FT-Systeme eingesetzte Nebenausschuß Bericht erstattet. In ihm wird das Marconi-System als das einzige erprobte bezeichnet, das gegenwärtig mit einiger Sicherheit den Anforderungen an das Welt-FT-Netz (Imperial chain) gerecht werden könne (ständiger FT-Verkehr bei Tag und Nacht über Entfernungen zwischen 2000 und 2500 Sm). Dennoch solle damit nicht gesagt sein, daß die Ausführung sämtlicher hierfür nötigen Arbeiten Marconi übertragen werden solle. Es wäre in mancher Beziehung besser, wenn die Regierung selbst den Bau des FT-Netzes in die Hand nähme. Jedenfalls müsse der Postverwaltung in einem etwaigen Vertrage mit Marconi freiere Hand gegeben werden, als der beanstandete Vertrag gäbe. Der Bericht empfiehlt, dauernd zwei der beabsichtigten Stationen als Versuchsstationen zu verwenden, um neue Erfahrungen zu sammeln. Mit der Leitung der Versuche müsse ein besonderer technischer Stab betraut werden. Dadurch solle die Postverwaltung unter Umständen die Möglichkeit gewinnen, ein eigenes besseres System durchzubilden. Von anderen Systemen käme noch Telefunken in Betracht, das aber im Verkehr über größere Entfernungen noch nicht genügend erprobt sei.



Digitized by Google

In »Naval and Military Record« wird behauptet, daß in der englischen Marine seit 10 Jahren ein FT-System in Gebrauch sei, dessen Erfinder Admiral Jackson sei.

Die nach dem Poulsen-System in Bau befindliche drahtlose Verbindung zwischen England und Kanada wird voraussichtlich im August fertig sein und im September in Betrieb genommen werden.

— Flugwesen. Über Agitation für eine starke Luftflotte s. unter „Marinepolitik und Reichsverteidigung." Weitere Bestrebungen für eine Nationalflugspende sind im Gange. Nach einer Parlamentserklärung Mr. Churchills waren Anfang Mai 62 Offiziere und 275 Mannschaften im Flugwesen beschäftigt. Inzwischen sind weitere 6 Offiziere zu einem Fliegerkursus kommandiert worden. Im ganzen hat bisher das Marinefliegerkorps den Verlust von 2 Offizieren und 1 Mann zu beklagen. Auch den Sanitätsoffizieren steht mit Genehmigung der Admiralität die Fliegerlaufbahn offen. Die Frage der Bildung einer Personalreserve für die Marinefliegerabteilung unterliegt zur Zeit der Prüfung durch die Admiralität.

Das erste bei White & Co. in Cowes hergestellte Wasserflugzeug hat ein Gewicht von 1 t, einen 160 PS 14 Zyl.-Gnome-Motor, den stärksten bisher auf Wasserflugzeugen eingebauten, und 2 dreiteilige Schwimmflöße. Im ganzen sind jetzt 5 Wasserflugzeugstationen an der Ost-Küste und im Kanal eingerichtet.

Bei den Sommermanövern sollen Flugzeuge und Luftschiffe in ausgiebigem Maße verwendet werden. Auf der angreifenden Seite sollen das Mutterschiff „Hermes" und zahlreiche Wasserflugzeuge, auf der Seite des Verteidigers 2 Lenkluftschiffe und einige Wasserflugzeuge teilnehmen.

Nach Zeitungsnachrichten sind bei Vickers & Co. 5 Lenkluftschiffe in Bau gegeben. Auch die Werft von Armstrong soll für den Bau großer Luftschiffe eingerichtet werden. Im Medway Tal, nicht weit von der Regierungswerft Chatham, wird eine große Doppelhalle für Luftschiffe gebaut.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Gegenüber Rosyth hat ein Werftbesitzer aus Montrose eine etwa 3 qkm große Landfläche erworben, um, wie die Zeitungen annehmen, eine neue Werft anzulegen.

In Cromarty werden weitere fünf Öltanks von je 4500 cbm errichtet, wodurch die Gesamtzahl auf 10 steigt. Cromarty soll eine direkte Bahnverbindung mit Dingwall und damit Anschluß an das Haupteisenbahnnetz erhalten. Der Staat trägt die Hälfte der veranschlagten Summe von 2 Millionen Mark.

Die Admiralität hat den Arbeitern der Regierungswerften erhebliche Lohnzugeständnisse gemacht, wenn auch die sehr weitgehenden Forderungen nicht in vollem Maße erfüllt sind. Die jetzigen Zugeständnisse belasten den Marineetat dieses Jahres mit 1,7 Millionen Mark, im nächsten Jahre werden dadurch 2,1 Millionen Mark mehr gebraucht. Trotzdem dauert die Streikbewegung gegen Überstundenarbeit noch ungeschwächt an, da die Arbeiter die Zugeständnisse als ungenügend betrachten. Die bisher von einander unabhängigen Verbände der einzelnen Berufsarten wollen sich nun zu einem gemeinsamen Verbande, der alle Regierungswerften umfassen soll, zusammenschließen, um ihre Forderungen an die Admiralität mit größerem Nachdruck und mehr Aussicht auf Erfolg vertreten zu können. Infolge der vielen Nachtarbeit, die durch die verkürzten Reparaturzeiten der Schiffe notwendig wurde und die an das Aufsichtspersonal besondere Anforderungen stellte, sind die Werftinspektorstellen und die der Vorleute auf den Regierungswerften erheblich vermehrt worden.

Die in Lamlash stationierten Unterseeboote werden voraussichtlich nach Troon (Airshire) verlegt werden, da Lamlash sich als nicht genügend geschützt für ihre Zwecke erwiesen hat.

Digitized by Google

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Vom Stapel liefen: Kleiner Kreuzer „Nottingham" am 18. April in Pembroke. Ablaufgewicht 2240 t. Kleiner Kreuzer „Lowestoft" am 23. April in Chatham. Kleiner Kreuzer „Birmingham" am 7. Mai bei Armstrong in Elswick. Alle gehören der Städte-Klasse an. Bewaffnung 9—15,2 cm-SK, Maschinenleistung 27000 PS. Ferner: Zerstörer „Garland" am 23. April in Birkenhead. Deplacement 950 t, Länge 79 m. Zerstörer „Red Gauntlet" bei White & Co. in Cowes am 9. Mai. Deplacement 1000 t. Kombination von Aktions- und Reaktionsturbinen. 3 Kessel, 27000 PS, drei 10,2 cm-SK, zwei 53,3 cm-Doppelrohre, außerdem nach einer Zeitungsnachricht Schlingertanks. Zerstörer „Fortune" am 17. 5. in Glasgow.

Der Bau eines 10. Öldampfers — „Turmoil" — ist der Werft in Pembroke übertragen.

Der Dampfer „Knight Companion", der als Werkstattschiff umgebaut wird, erhielt den Namen „Reliance".

Unterseeboot „E1" hat seine Probefahrten erledigt und ist in die VIII. Unterseebootflottille eingestellt.

Linienschiff „Ajax" hat bei den Probefahrten die geforderte Maschinenleistung von 27 000 PS überschritten.

Nach »Naval and Military Record« soll der Mast des Linienschiffes „Marlborough" einen größeren inneren Durchmesser und dickere Platten bekommen haben als die früheren Schiffe, um ihm zur Aufnahme des Scott's firing director eine größere Steifigkeit zu geben. Die Plattform oben wird viel stärker und breiter sein und sternartig vorspringende Stahlstreben haben, um so die Stagen besser abzusteifen.

Linienschiff „Centurion" hat einen gepanzerten Stand für den firing director im Mars erhalten, ferner mittschiffs ein querdurchgehendes Aufbaudeck mit erhöhter Scheinwerferplattform, die nahe dem achteren Schornstein zum ersten Male angewandt wird und die Verwendung der 4 Scheinwerfer nach beiden Seiten gestattet. Als besondere Eigenheit wird die Ausstattung mit Reserven für die wichtigsten Anlagen — namentlich für Entfernungsmeßstände — bezeichnet. „Centurion" hat zur Aufnahme des firing direktor (s. Maiheft) neue Dreibeinmasten erhalten, auf denen auch noch 2 Scheinwerfer Aufstellung gefunden haben.

Statt, wie ursprünglich festgesetzt, im Sommer, wird das neue Linienschiff „Warspite" infolge der bekannten Bauverzögerung voraussichtlich erst Ende des Jahres vom Stapel laufen können. Damit würde sich die Kiellegung des einen neuen Linienschiffes vom diesjährigen Etat ebenfalls verzögern, da es auf derselben Helling erbaut werden soll. Nach »Hampshire Telegraph« werden bereits auf den fertiggestellten neuesten Linienschiffen an besonders gefährdeten Stellen Oberdeckspanzerungen gegen Angriffe aus der Luft angebracht. U. a. erhalten die Schornsteine Panzergrätings.

— Havarien. Mehrere Zerstörerunfälle sind zu verzeichnen, die aber keine Verluste an Menschenleben gefordert haben. Zerstörer „Jed" ist bei Taranto aufgelaufen, wobei er die Schraube verloren hat. Nach vorläufiger Reparatur in Taranto hat er in Malta zur Grundreparatur außer Dienst gestellt. Zusammenstoß zwischen Torpedobooten Nr. 25 und 31, wobei Nr. 25 mehrere Platten dicht über der Wasserlinie eingedrückt wurden. Zerstörer „Expreß" lief auf den Middle Banks bei Hull auf. Beim Einlaufen in das Dock zur Untersuchung seiner Beschädigungen stieß er mit einem Passagierdampfer zusammen und erlitt an Steuerbordseite erhebliche Beschädigungen. Zerstörer „Quail" rammte beim Einlaufen in das Dock die Kaimauer. Torpedoboot „050" lief in der Nähe von Green Park auf.

Digitized by Google

— Verschiedenes. Der Dampfer „Scotia", der von der englischen Regierung und den hauptsächlichsten transatlantischen Reedereien ausgerüstet war, um Beobachtungen über die Bewegungen von Eisbergen in der Nähe der Hauptdampferstraßen zu machen, hat sich für diesen Zweck als ungeeignet erwiesen. Namentlich genügte seine FT-Ausrüstung nicht, um die Beobachtungen an die in Betracht kommenden Schiffe zu übermitteln, auch waren Geschwindigkeit und Kohlenfassung unzureichend, um längere Beobachtungen durchzuführen. Zur Zeit repariert „Scotia" in St. Johns und wird danach voraussichtlich nach England zurückkehren.

Kommandant, Offiziere und Mannschaften des Kreuzers „Melpomene" haben eine Klage gegen die Eigner des Dampfers „Domira" auf Zahlung einer Entschädigung für die im Mai 1912 dem Dampfer bei seiner Strandung geleisteten Hilfe angestrengt, was von den Zeitungen als ungewöhnlicher Fall berichtet wird.

Sa.



**Vereinigte Staaten von Amerika.** Allgemeine Lage. Die Vereinigten Staaten haben als erste Großmacht die chinesische Republik anerkannt. Die Sympathien Chinas für die große Republik, die schon jetzt infolge der großzügigen Schul- und Hospitalanlagen der Vereinigten Staaten in China allgemein sind, werden, wie die Amerikaner hoffen, dadurch noch wachsen.

Die Lage in Mexiko ist noch immer ungeklärt. Die Truppen an der mexikanischen Grenze werden besonders durch mexikanische Flüchtlinge belästigt, die in Scharen die Grenze überschreiten und auf Kosten der Vereinigten Staaten ernährt werden müssen. Zwei Matrosen vom Panzerkreuzer „California" sind bei einem Straßenkampf in Mazatlan getötet worden.

In der Angelegenheit der kalifornischen Gesetzgebung über den Landerwerb durch Ausländer, die in Japan großen Widerspruch hervorgerufen hat, hat Präsident Wilson nur eine vermittelnde Haltung eingenommen, um die gesetzgeberische Selbständigkeit des Staates Kalifornien nicht anzutasten. Er hat den Gouverneur aufgefordert, die Anerkennung des Gesetzes noch hinauszuschieben, bis der Staatssekretär des Äußeren, Bryan, zur Besprechung der Angelegenheit eingetroffen ist.

Das Repräsentantenhaus hat an der Zolltarifvorlage 27 Abänderungen vorgenommen. Die Ausführungsbestimmungen sind unverändert geblieben. Gegen die Bestimmung, daß die auf amerikanischen Schiffen eingeführten Waren eine Zollermäßigung von 5 v. H. erhalten, soll durch europäische Regierungen Einspruch erhoben worden sein.

— Marinepolitik. Die Marinekommissionen beider Häuser des Kongresses werden als nächstes und wichtigstes Verhandlungsthema das Personalgesetz vornehmen.

Am Jahrestage der Navy League erklärte Captain John Hood vom General Board in einer Rede die augenblickliche Flotte für zu klein und ungleichartig, um ihre Zwecke zu erfüllen, und anderseits für zu groß und zu kostspielig für ein Spielzeug. Großes Aufsehen erregte seine Behauptung, daß von den im vergangenen Oktober auf dem Hudson-Fluß mobilisierten Schiffen nicht ein einziges kriegsbereit gewesen wäre. Der General Board strebe eine Flotte von 48 Linienschiffen an und die Navy League müsse für dieses Programm Propaganda machen. Auch Marinesekretär Daniels sprach für eine Vergrößerung der Flotte; der Staatssekretär des Auswärtigen, Bryan, widersprach und äußerte zu den Worten des Staatssekretärs Daniels: „Ich bin bereit, alles zu unterschreiben, was er braucht, aber ich würde meine Unterschrift zurückziehen, wenn er etwa zu viele Kriegschiffe brauchen sollte. —

Digitized by Google

While you work hard for more battleships, I shall work hard for the next four years to keep you from needing more."

— Flottentätigkeit. Linienschiff „Illinois" wird am 9. Juni von Annapolis aus mit der dritten Klasse der Fähnriche zur See seine Europafahrt antreten.

Der Marinesekretär hat die Flotte zu den guten Ergebnissen der Frühjahrsschießübungen beglückwünscht.

— Personal. Staatssekretär Daniels hat seine neue Verfügung, daß alle Seeoffiziere zu ihrer Beförderung ein bestimmtes Maß von Seefahrtzeit besitzen müssen, zum ersten Male bei einem Captain und einem Commander angewandt, die am 26. März hätten befördert werden müssen, statt dessen aber in ihrem jetzigen Dienstgrad Kommandantenstellungen erhalten haben. Beide Offiziere sollen später mit einem rückdatierten Patent vom 26. März nachbefördert werden, nachdem sie in ihren Bordkommandos gezeigt haben, daß sie noch über die nötigen seemännischen Erfahrungen verfügen. Der Captain hat sich in einem Briefe an den Präsidenten Wilson gewandt und die Maßregel des Staatssekretärs als ungesetzlich bezeichnet. Der Präsident hat aber die Verfügung des Staatssekretärs bestätigt und dadurch auch bewiesen, daß er sich in die inneren Angelegenheiten der einzelnen Departements nicht einzumischen gedenkt.

Die Absicht, Studenten während der Sommerferien an Bord der Linienschiffe und Kreuzer einzuschiffen, ist vom Marinedepartement aufgegeben worden, da das Programm für die Fahrten der Schiffe noch zu unbestimmt sei.

— Schiffsmaterial. Neubauten. Das für 1913 bewilligte Linienschiff wird dieselbe Wasserverdrängung und Armierung haben wie die „Pennsylvania", der Panzer wird wahrscheinlich etwas stärker werden. Ob das Schiff Parsons- oder Curtis-Turbinen erhält, ist noch nicht entschieden.

Das für 1913 bewilligte Transportschiff soll 10 000 t groß werden und ein Expeditionskorps von 70 Offizieren und 1250 Mann mit den dazu gehörenden Vorräten und den Feld- und Belagerungsgeschützen aufnehmen können. Das Vorratsschiff erhält Gefrieranlagen sowie Lagerräume für 2000 t Lebensmittel und 2500 t Material. Kein Panzerschutz, aber einige 10,2 cm- oder 12,7 cm-Kanonen.

Auf dem Transportschiff „Neptune" ist ein Zahnradtriebwerk zur Herabsetzung der Turbinenumdrehungen eingebaut worden.

Der Unterseebootstender „Niagara" hat Verbrennungsmaschinen erhalten.

Kohlendampfer „Alexander" soll in Manila verkauft werden. Stapellauf des Kohlendampfers „Nereus" am 26. April in Newport News.

— Waffen. Artillerie. Über den Geschützunfall in Sandy Hook am 9. Dezember 1912 veröffentlicht das »Journal of U. S. Artillery« ausführliche Feststellungen, die u. a. besagen: Das Artillerie-Departement ist zu dem Schluß gekommen, daß der Geschützunfall auf eine Besonderheit der Konstruktion zurückzuführen ist, einen Einschnitt in den Rohrmantel zwecks Anbringung eines Teiles des Verschlußmechanismus. Dieser Einschnitt bedingt eine spitze Ecke und scharfe Kante und schafft dadurch günstige Bedingungen für die Entstehung eines Risses. Die Besonderheit der Konstruktion, der der Geschützunfall zugeschrieben wird, findet sich nur bei vier Geschützen, von denen zwei früher Erprobungen unterworfen waren, ohne irgendwelche Anzeichen von schwachen Stellen zu zeigen. Bei dem Geschützunfall war der Rohrmantel der einzige Teil des Geschützes, der wirklich zerstört wurde.

— Torpedowesen. An der kubanischen Küste erzielte eine Flottille von 17 Torpedobooten beim gefechtsmäßigen Nachtschießen 82,6 Prozent Torpedotreffer

Digitized by Google

im Durchschnitt. Bei der auf das Schießen folgenden forcierten Fahrt erreichten mehrere Boote die Geschwindigkeit von 33 kn.

— Minenwesen. Der geschützte Kreuzer „Baltimore" soll in derselben Weise wie „San Francisco" zum Minenkreuzer umgebaut werden.

— Docks. Das Pumpwerk des neuen 228 m langen Trockendocks im Puget Sound kann den 1,6 Mill. Hektoliter betragenden Wasserinhalt in 70 Minuten lenzen.

— Flugwesen. Gleen Curtis hat der Regierung angeboten, eine größere Anzahl von Fliegern auszubilden, mit der Begründung, daß seiner Ansicht nach für jede Maschine mindestens drei oder vier Flieger und ebensoviele ausgebildete Beobachter vorhanden sein müßten.

Das Kriegsministerium hat für die Abnahme von Flugzeugen folgende Bedingungen vorgeschrieben: Die Sitze für Führer und Beobachter müssen ebenso wie der Motor durch einen Chrom-Nickelstahlpanzer geschützt sein, dessen Stärke ungefähr 0,3 cm betragen soll. Das Flugzeug muß ausgerüstet sein mit Geschwindigkeitsmesser, Kompaß, Barometer, Barograph, Karten- und Schreibmaterial, Winkelmesser und einer FT-Einrichtung, die etwa 35 kg wiegen darf. Die Flugzeuge müssen bei der Abnahmeprüfung in 10 Minuten auf 600 m Höhe steigen und dabei außer Betriebsmaterial, Instrumenten und FT-Ausrüstung ein Gewicht von 200 kg mitnehmen können. Die Bauart muß derartig sein, daß das Flugzeug auf Straßen befördert, von sechs Mann in einer Stunde flugbereit gemacht und von einem Mann ohne fremde Hilfe in Gang gesetzt und geführt werden kann.

— Armee. Während die Regierung der Vereinigten Staaten die Idee des allgemeinen Weltfriedens unterstützt, macht sich im Volke jetzt eine starke Gegenbewegung bemerkbar. Es hat sich eine Army League gebildet, die die Präsidenten Roosevelt und Taft, die Kriegsminister Dickinson und Stimson sowie eine Reihe hervorragender Männer aus allen Berufsklassen zu ihren Mitgliedern zählt und deren Mitgliederzahl schnell zunimmt. Zweck der Army League, deren erste Versammlung Ende dieses Jahres in Washington stattfindet, soll in der Hauptsache der sein, die Regierung zu veranlassen, eine feste und angemessene Militärpolitik zu treiben, eine durchgreifende Umgestaltung der Armee vorzunehmen, die Armee besser auf den Krieg vorzubereiten, der Uniform mehr Achtung im Volke zu verschaffen und einen scharfen Kampf gegen die antimilitaristische Bewegung zu führen.

— Panamakanal. Am Culebra-Einschnitt haben sich im März und Mai neue Erdrutsche ereignet.

Da der Antrag über die Befestigungen des Kanals in der letzten Sitzung des Kongresses nicht Gesetz geworden ist, die in den beiden Vorjahren bewilligte Summe von insgesamt 6,3 Mill. ℳ aber fast aufgebraucht ist, wird befürchtet, daß die Herstellung der Geschütze unterbrochen und infolgedessen mindestens 200 erfahrene Angestellte und Arbeiter entlassen werden müssen, wenn nicht der Kongreß sofort das Gesetz annimmt oder die Fortführung der Arbeiten genehmigt. Der diesjährige Antrag des Gesetzes, der Sundry Civil Bill, enthält die Restsumme von 4,2 Mill. ℳ für die Küstenbefestigung des Kanals, die bestehen soll aus:

zehn 35,5 cm-Geschützen
zwölf 15 cm-Geschützen } in Verschwindlafetten,
achtundzwanzig 30,5 cm-Mörsern,
zwanzig 12 cm-Haubitzen,

Diese Geschütze mit ihren Lafetten sind im Bau, mit Ausnahme von zwei 35 cm-Geschützen, vier 30,5 cm-Mörsern und von den 12 cm-Haubitzen.

Digitized by Google

Möglicherweise werden die Kohlenpreise am Panamakanal bestimmend sein für seine Benutzung und Konkurrenz mit dem Suezkanal. Augenblicklich kostet dort die Tonne Kohlen 21,50 ℳ bis 26,50 ℳ, während die amerikanischen Kohlen, die den besten englischen nur um 5 Prozent an Qualität unterlegen sein sollen, in Panama 19,50 ℳ kosten. Man hofft sogar nach Erschließung der Kohlenlager am Stillen Ozean die Kohlenpreise noch weiter herunterdrücken zu können, besonders wenn die Regierung im Interesse des Kanals die Kohlenstationen selbst anlegt und die Kohlen nur mit geringem oder keinem Verdienst abgibt. Der Preisunterschied muß nämlich ziemlich groß sein, da der Weg von Europa nach Ostasien und Australien durch den Suezkanal kürzer ist als durch den Panamakanal. Die Regierung der Union wird also wahrscheinlich versuchen, die Kohlenpreise bei Panama so zu drücken, daß die Preisersparnis größer ist als die Kosten der längeren Dampfstrecke.

— Verschiedenes. Die Kommandos „Steuerbord" und „Backbord" sind durch „Rechts" und „Links" ersetzt worden.

Die Flagge der Vereinigten Staaten muß geändert werden, da im vergangenen Jahre die Staaten Arizona und Neu-Mexiko hinzugetreten sind, wodurch die Zahl der Sterne auf 48 gestiegen ist. Das Kriegsministerium hat einen Entwurf angenommen, bei dem die 13 Streifen unverändert gelassen sind, während die 48 Sterne eine neue Anordnung gefunden haben. In der Mitte des Eckfeldes sind 13 Sterne in der Form eines sechseckigen Sternes angeordnet. Die Zahl dreizehn ist, wie einst für die Anzahl der Streifen, für die der Sterne gewählt worden, weil 13 Staaten den ältesten Kern der Union bilden. Diese Anordnung zeigen auch Staatssiegel und Präsidentenflagge. Um den sechseckigen Stern herum ist bei dem neuen Entwurf ein Kreis aus 25 Sternen gelegt, der daran erinnern soll, daß innerhalb des ersten Jahrhunderts der Geschichte der Union, von 1776 bis 1876, 25 Staaten angegliedert wurden. Um diesen Kreis sind die übrigen Sterne, gegenwärtig zehn, symmetrisch angeordnet. Diese Verteilung macht die Hinzufügung weiterer Sterne zu dem äußersten Kreise leicht, sobald ein neuer Staat in den Staatenbund eintritt.

v. Selchow.

⚜

**Frankreich.** Der Marineetat, den die Kammer bereits im Februar und März 1913 beraten hat (siehe Märzheft), gelangt jetzt im Senat zur Verhandlung. Der Berichterstatter Chautemps wies zu Beginn der Beratungen ausführlich darauf hin, daß es eine Hauptaufgabe für Frankreich wäre, sorgfältig die Schiffbauprogramme der anderen Nationen zu überwachen, damit das französische Übergewicht im Mittelmeer nicht gefährdet würde. Die anderen Küsten dürften aber dabei nicht vernachlässigt werden. Nachdem er noch die Vorzüge und die Haltbarkeit des B-Pulvers bei sachgemäßer Herstellung hervorgehoben hatte, stellte der Marineminister unter dem Beifall des Hauses fest, daß eine wesentlich beschleunigte Durchführung des Flottengesetzes zu erwarten wäre. Nach Abgabe beruhigender Erklärungen über das Pulver betonte er nochmals, daß in erster Linie dem Mangel an Offizieren und Mannschaften abgeholfen werden müsse. Eine Herabsetzung der Dienstzeit für die Seeleute (inscrits maritimes) wäre deshalb vorläufig ausgeschlossen. Zum Schluß kündigte er die Forderung großer Kredite für den Ausbau der Kriegshäfen, den Bau von Kreuzern und die Marine-Luftfahrt an.

— Flottentätigkeit. Am 19. Mai haben die Manöver der I. Armée navale im Mittelmeer begonnen. Die Absicht, in diesem Jahre größere Übungen

Digitized by Google

im Atlantik abzuhalten und daran sämtliche Seestreitkräfte teilnehmen zu lassen, mußte wieder aufgegeben werden, da die politische Lage zur Zeit die Anwesenheit der französischen Flotte im Mittelmeer erfordert. An den Manövern nehmen teil: I. Geschwader (6 Schiffe), II. Geschwader (5 Schiffe), III. Geschwader (4 Schiffe — „Bouvet" liegt zur Grundreparatur in Cherbourg, „Carnot" soll durch „Charlemagne" ersetzt werden —). I. Kreuzergeschwader (3 Schiffe — „Léon Gambetta" liegt im Dock, „Jules-Ferry", „Ernest Renan" sind im östlichen Mittelmeer), 4 Zerstörerflottillen, Minenfahrzeuge und Depotschiffe. Die Übungen sollen bis zum 8. Juni dauern und zerfallen in drei Abschnitte. Während in dem ersten Abschnitt Blockademanöver zur Darstellung gebracht werden, sind in den beiden anderen Abschnitten größere strategische Aufgaben zu lösen, die den Verhältnissen des Mittelmeeres Rechnung tragen. Zum Schluß finden unter Leitung des Flottenchefs, Vizeadmiral Boué de Lapeyrère, gemeinsame taktische Übungen statt. Der Flottenchef ist während der strategischen Manöver ältester Unparteiischer; Parteiführer sind der Chef des II. Geschwaders, Vizeadmiral de Marolles und der Chef des III. Geschwaders, Vizeadmiral Marin Darbel.

Die Manöver im Norden sollen erst im Juli abgehalten werden. Voraussichtlich werden dazu Reservisten eingezogen werden, um die drei im Reserveverhältnis befindlichen Panzerkreuzer „Amiral Aube", „Dupetit-Thouars" und „Gueydon" zu aktivieren.

Zur Zeit finden dort kleinere Übungen zwischen Kreuzern und Zerstörer- und Unterseebootsverbänden statt, bei denen die Verteidigung des Kanals zur Darstellung gebracht wird.

Der Kanalverteidigung wird von französischer Seite in letzter Zeit ein erhöhtes Interesse entgegengebracht. Während zu Anfang des Jahres die 2. und 3. aktive Zerstörerflottille von Brest nach Cherbourg verlegt wurden, hat der Marineminister im Mai die Verlegung der Hafenflottillen von Lorient und Rochefort nach Dünkirchen und Cherbourg angeordnet. Diese aus älteren kleinen Torpedobooten bestehenden Flottillen, von denen immer nur ein Teil in Dienst ist, haben keinen großen Gefechtswert; zu offensiven Unternehmungen sind sie nicht geeignet, für die Hafenverteidigung und Überwachung des Kanals aber eine nicht zu unterschätzende Verstärkung der dort schon zusammengezogenen leichten Streitkräfte.

— Personal. In der französischen Presse wird gegen das in der Marine stark verbreitete Opiumlaster mit aller Macht zu Felde gezogen. Auch die Behörden und die direkten Vorgesetzten versuchen mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln, eine weitere Verbreitung dieses Übels zu verhindern, aber vorläufig sind die gesetzlichen Maßnahmen nach Ansicht der Presse nicht geeignet, eine vollständige Beseitigung dieser die Gesundheit und die Kraft des Volkes bedrohenden Gefahr zu gewährleisten. In Toulon sollen über 150 Opiumhöhlen sein, in denen nicht nur Mannschaften, sondern auch Offiziere und Kadetten diesem Laster fröhnen. Vorläufig ist nur der Opiumhandel selbst strafbar, nicht das Rauchen; aber die hohen Summen, die für das Opium bezahlt werden, machen den Handel so einträglich, daß die Gefahr einer Bestrafung von den Händlern ohne weiteres in Kauf genommen wird.

Die erst in diesem Jahre von 65 auf 80 erhöhte Anzahl der einzustellenden Kadetten soll im nächsten Jahre auf 120 gebracht werden.

— Organisation. »Moniteur de la Flotte« bringt in seiner Nummer vom 10. Mai den Indiensthaltungsplan der französischen Flotte für 1914. In nachstehendem Schema sind die Hochseestreitkräfte aufgeführt; die auf auswärtigen Stationen, für Schul- und Versuchszwecke und für die Küstenverteidigung in Dienst zu haltenden Schiffe weisen gegen den augenblicklichen Bestand keine nennenswerten Änderungen auf.

Digitized by Google

## Escadres métropolitaines (Heimische Geschwader).

### 1. Armée navale (im Mittelmeer).

| I. Geschwader. | II. Geschwader. | III. Geschwader. | Selbständige Division. |
|---|---|---|---|
| „Voltaire“, | „Patrie“, | „Saint-Louis“, | „Jean-Bart“, |
| „Condorcet“, | „République“, | „Gaulois“, | „Courbet“, |
| „Danton“, | „Justice“, | „Charlemagne“, | „France“, |
| „Mirabeau“, | „Démocratie“, | „Suffren“, | „Paris“, |
| „Diderot“, | „Vérité“. | „Bouvet“, | „Jurien de la Gravière“. |
| „Vergniaud“. | | „Jauréguiberry“. | |

| I. Leichtes Geschwader. | Zerstörerflottillen. | Unterseebootflottillen. |
|---|---|---|
| „Waldeck-Rousseau“, | 1. Flottille (6 Boote), | 1. Flottille (8 Boote), |
| „Edgar-Quinet“, | 2. = (6 = ), | 2. = (8 = ), |
| „Ernest-Renan“, | 3. = (6 = ), | 3. = (4 = ). |
| „Léon-Gambetta“, | 4. = (6 = ), | |
| „Jules-Ferry“, | 5. = (6 = ), | |
| „Victor-Hugo“. | 6. = (6 = ). | |

### 2. Leichtes Geschwader (im Norden).

| II. Leichtes Geschwader. | Zerstörerflottillen. | Unterseebootflottillen. |
|---|---|---|
| „Gloire“, „Condé“, „Marseillaise“, voll besetzt, | 1. Flottille (8 Boote), | 1. Flottille (10 Boote), |
| | 2. = (6 = ), | 2. = ( 9 = ), |
| | 3. = (7 = ). | 3. = ( 6 = ), |
| „Amiral-Aube“, „Dupetit-Thouars“, „Gueydon“ „Desaix“. in Reserve. | | |

Bei den Hochseestreitkräften sind folgende Neuerungen beachtenswert:

1. Die Bildung der selbständigen Division (Section de ligne hors rang) aus vier Großkampfschiffen. Bisher wurde angenommen, daß für jedes neu in Dienst kommende Linienschiff ein altes außer Dienst gestellt werden würde; dies ist also nicht beabsichtigt, vielmehr gewinnt es den Anschein, daß nach Indienststellung dieser neuen Division der Flottenchef von der gleichzeitigen Führung des I. Geschwaders entbunden wird und den Befehl über diese Section de ligne hors rang übernimmt.

2. Neubildung der 6. Zerstörer- und 3. Unterseebootflottille im Mittelmeer und der 3. Unterseebootflottille im Norden.

Der Personalmangel wird dieser beabsichtigten vermehrten Indienstthaltung nicht unerhebliche Schwierigkeiten in den Weg legen. Eine erst kürzlich erfolgte Maßnahme des Ministers beweist wieder, daß mit jedem verfügbaren Mann gerechnet werden muß. Sämtliche zur Hafenverteidigung gehörenden Unterseeboote der „Najade“-Klasse mußten außer Dienst gestellt werden, um mit dem freiwerdenden Personal kampfkräftigere Fahrzeuge in Dienst zu stellen, für die keine Leute verfügbar waren.

— Schiffbau. Am 20. und 21. April fanden in Lorient und Brest die Stapelläufe von „Provence“ und „Bretagne“ statt, nach amtlichen Angaben 11 Monate und 21 Tage nach der Stapellegung. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß schon monatelang vorher auf den Werften Vorbereitungen für den Bau getroffen waren. So werden z. B. jetzt schon in Lorient Vorkehrungen getroffen für die auf den 1. Oktober 1913 festgesetzte Stapellegung des Linienschiffes „Gascogne“.

Der Marineminister zeigte sich über diese Leistungen so erfreut, daß er dem Personal beider Werften besondere Belohnungen zuteil werden ließ: Alle Arbeiter, die 50 Tage oder mehr an den Neubauten gearbeitet hatten, erhielten einen vollen Taglohn als Geschenk. Wer beim Stapellauf selbst beschäftigt war, erhielt noch

Digitized by Google

einen halben Taglohn dazu. Außerdem wurden alle Arbeiter für einen halben Tag ohne Lohnabzug beurlaubt.

Während der Minister in Lorient durch die städtischen Behörden besonders feierlich empfangen wurde, lehnten die Behörden in Brest jede Feierlichkeit ab, da der an der Spitze stehende sozialistische Bürgermeister es mit seinen Grundsätzen für nicht vereinbar hielt, für einen Minister der bürgerlichen Republik irgendwelche Festlichkeiten zu veranstalten. Deshalb lud der in Brest gebildete „Verein zur Hebung Brester Interessen" den Minister ein, um sich die Gelegenheit nicht entgehen zu lassen, wegen der von M. Delcassé gegebenen Versprechungen vorstellig zu werden. Tatsächlich sind außer dem III. Geschwader in letzter Zeit wieder Zerstörerflottillen und einige Schulen von Brest verlegt worden, ohne daß dafür als Ersatz das geplante Kreuzergeschwader gebildet worden ist. Der Minister versicherte die Brester seines besonderen Wohlwollens, konnte aber vorläufig keine greifbaren Verbesserungen in Aussicht stellen.

M. Pierreval behauptete im »Moniteur de la Flotte«, daß jedes Zusammentreffen mit fremdländischen Schiffen den französischen Offizieren und Mannschaften immer aufs neue den Beweis brächte, daß die Lebensbedingungen auf ihren Schiffen viel ungünstiger seien als auf den Schiffen anderer Nationen. Abgesehen vom Gehalt und von der Verpflegung, die sich naturgemäß dem eigenen Nationalvermögen anpassen müssen, vermisse man in den Räumen der französischen Schiffe jede Rücksichtnahme auf Wohnlichkeit und geschmackvolle Ausführung. Alles würde genau nach vorgeschriebenem Schema angefertigt. Das wäre ja auch nicht verwunderlich, da die Schiffbauingenieure den Wohnräumen naturgemäß nicht das Verständnis und Interesse entgegenbrächten, wie Fachleute es tun würden, wenn man sie mit der Inneneinrichtung betrauen würde.

Auch für die Mannschaft könnte noch vieles getan werden, damit sie sich auf ihren Schiffen wohl und heimisch fühle. Die Begeisterung für die Marine würde durch solche kleinen Maßnahmen nicht unwesentlich erhöht werden.

Ein Marineoffizier erklärt sich mit diesen Ausführungen M. Pierrevals vollkommen einverstanden, er hält sie aber nicht für erschöpfend genug. Nach seiner Ansicht kommen Wohnlichkeit und Bequemlichkeit erst in zweiter Linie, erst hinter Hygiene und Gesundheit. Gerade auf diesem Gebiete ließen die neuesten Schiffe viel zu wünschen übrig: „Auf „Jean-Bart" und allen folgenden Schiffen liegen die Kammern so im Schiffsinnern verteilt, daß sie ohne Seitenfenster sind und kein Sonnenstrahl jemals hineingelangen kann. Diesem Übelstande kann man bei gutem Willen mit einer elektrischen Lampe einigermaßen abhelfen, aber wo bleibt die unbedingt erforderliche Lufterneuerung? Es fehlt das auf amerikanischen Schiffen bereits mit Erfolg durchgeführte Kammerventilations-System. Die kleinen Luftklappen auf den französischen Schiffen genügen nicht, um die notwendige Lufterneuerung in den Kammern zu bewerkstelligen."

Als Dritter schreibt ein Marinearzt, daß von ärztlicher Seite schon seit Jahren darauf hingearbeitet würde, in sanitärer Beziehung eine Verbesserung der Bordverhältnisse herbeizuführen. Aber alle guten Ratschläge wären unberücksichtigt geblieben. Man müsse wie in Italien während der Bauausführung auch einen Arzt kommandieren, der die sanitären Wünsche dem Schiffbauer gegenüber zum Ausdruck brächte. Er schließt seine Betrachtungen mit den Worten: „Eine Besserung ist erst zu erwarten, wenn die Schiffbauer selbst eine Zeitlang in den Räumen haben wohnen müssen, die sie für andere Menschen gebaut haben."

— Artillerie. In »Le Yacht« vom 26. April 1913 wird erörtert, mit welchen Kanonen die neu zu konstruierenden Schiffe zu armieren wären. Es handelt sich um die Neubauten, welche 23 kn laufen sollen und entweder bei einer Wasser-

Digitized by Google

verdrängung von 27 000 t 170 m lang und 28 m breit oder bei 32 000 t 180 m lang und 30 m breit sein sollen.

In Frankreich habe man möglichst lange am 30,5 cm-Kaliber festgehalten, erst die Steigerung bei anderen Nationen habe zu dem 34 cm-Kaliber auf den Schiffen der „Bretagne"-Klasse geführt. Der Zweck des schweren Geschosses sei nicht nur der, die feindlichen Panzer zu durchschlagen, sondern eine möglichst hohe Sprengwirkung im Schiffsinnern zu erzielen. Je größer das Kaliber, desto größer könne man die Sprengladung machen, aber eine Grenze nach oben werde durch Gewicht und Raummangel gezogen. Unter Berücksichtigung aller schiffbautechnischen Einrichtungen kommt der Verfasser zu dem Schluß, daß entweder das schwere 35,6 cm- oder das leichte 38,1 cm- das geeignete Geschütz für die neuen Linienschiffe ist.

— Flugwesen. In Frankreich wird durch den Luftflottenverein (Ligue nationale aérienne) die Bildung eines Fliegerkorps (corps d'inscrits aériens) geplant. Der Verein hat einen Gesetzentwurf ausgearbeitet und den Kriegsminister um Begutachtung gebeten. Der Grundgedanke dieses Vorschlages ist der, eine der Inscription maritime entsprechende Inscription aérienne zu bilden, mit anderen Worten außer „Seeleuten" auch „Luftleute" von dem gewöhnlichen Landersatz zu unterscheiden.

Die einzelnen Punkte des Gesetzesvorschlages sind folgende:

a) Wer zum Korps d'inscrits aériens gehören will, ist verpflichtet, sich vom 18. bis zum 45. Lebensjahre dem Staate zum Luftdienst zur Verfügung zu stellen, mit der Einschränkung, daß eine Einberufung vor dem 20. Lebensjahre nur im Kriegsfalle erfolgen darf.

b) Nach einjähriger Dienstzeit beim Militär-Flugwesen erfolgt die Entlassung zur Reserve.

c) Die inscrits müssen beim Eintritt genügende theoretische und praktische Kenntnisse nachweisen und innerhalb einer gewissen Zeit das Fliegerzeugnis erwerben.

d) Zwischen dem aktiven und dem Reserve-Fliegerkorps wird durch häufige Übungen und Besuch von Fliegerschulen ein steter Zusammenhang gebildet.

e) Inscrits, die aus Gesundheitsrücksichten keinen Luftdienst mehr verrichten können, werden in Landstellen verwendet, in denen ihnen ihre frühere Berufstätigkeit zustatten kommt.

f) Eigentümern von Flugzeugen können vom Staate Zuschüsse gewährt werden, während für Flugzeugkonstrukteure Prämien auszusetzen sind.

Das Zustandekommen einer solchen Organisation würde für Armee und Marine sicherlich von großem Nutzen sein und wesentlich zur Förderung und Hebung des Flugwesens beitragen.

⚜

**Japan.** Innere Politik. Graf Yamamoto hat dem Parlament mit Rücksicht auf die kurze Zeit seiner Amtsführung das von seinem Vorgänger Katsura aufgestellte Budget für 1913/14 vorgelegt. Das Abgeordnetenhaus hat es mit ganz geringer Stimmenmehrheit angenommen, das Herrenhaus auf eine Debatte darüber verzichtet. Eine Beschränkung der Ausgaben über die schon von Saionji und Katsura gezogenen Grenzen hinaus wird also für dies Rechnungsjahr nicht mehr eintreten, obwohl die Volksstimmung dringend eine Erleichterung der Steuerlast verlangt.

Für die Flotte ist der Etat nach den im Aprilheft gegebenen Zahlen genehmigt. Die Neubauten — drei Linienschiffe — sind bereits vergeben worden.

Digitized by Google

Die Forderung der beiden neuen Armeedivisionen, deren Einbringung das Kabinett Saionji verweigerte, scheint für lange Zeit zurückgestellt zu sein. Es sind weder die Mittel dafür ohne Anleihen aufzubringen, noch ist Neigung zu weiteren Festlandsunternehmungen bei der parlamentarischen Mehrheit vorhanden. Im Gegenteil sieht die liberale Partei Japans Zukunftsmöglichkeiten in weiterer Ausdehnung über See, sie wird also nur für Flottenverstärkungen zu haben sein.

Die Gründung der japanisch-französischen Bank hat den Zweck, den unzweifelhaft wieder notwendig werdenden japanischen Anleihen den französischen Markt zu öffnen und dadurch den Druck des englischen Kapitals zu mildern. Eine Anleihe von 77 Mill. Yen ist die erste Folge dieser Gründung. Das Geld soll vorläufig nur zum Ankauf von Eisenbahnpapieren bestimmt sein. — Wie stark die Reaktion gegen das Programm der liberalen und radikalen Parteien, die eine rein parlamentarische Regierung anstreben, ist, zeigt sich im schnellen Wachsen der neuen Katsura-Partei. Seine Rikken Doshikai zählt schon rund ein Drittel des Abgeordnetenhauses zu ihren Anhängern.

— Äußere Politik. Im Vordergrunde des politischen Interesses steht seit einiger Zeit die ernste Verstimmung gegen die Vereinigten Staaten von Amerika, deren Anlaß eine japanerfeindliche Gesetzesvorlage im Bundesstaate Kalifornien geworden ist. Diese Vorlage soll den Landerwerb in Kalifornien neu regeln und ist so allgemein gehalten, daß eigentlich alle Ausländer, die nicht das Bürgerrecht der Union erwerben, vom Landbesitze ausgeschlossen werden. In der Praxis trifft die Vorlage die Japaner, die etwa 30 v. H. der landwirtschaftlichen Produktion Kaliforniens in Händen haben und als „Mongolen" die Staatsangehörigkeit nicht erwerben können.

Die Aufregung in Japan über diese Behandlung als minderwertige Rasse hat zu scharfen Protesten in der Presse und in öffentlichen Versammlungen geführt. Die Regierung hat in Washington förmlichen Einspruch gegen das beabsichtigte Gesetz eingelegt. Die Beunruhigung der Börsen in New York und Paris zeigt zwar, daß man eine gewaltsame Entscheidung der Spannung nicht für ausgeschlossen hält, doch glaubt man, daß die japanische Regierung durch ihren Geldmangel zu vorsichtigem Verhalten gezwungen ist.

— Material. Die schon erwähnten drei Linienschiffe sollen Schwesterschiffe des „Fuso" werden. Sie sind an die Staatswerft in Yokosuka und die Privatwerften Mitsuibishi in Nagasaki und Kawasaki in Kobe vergeben.

Der Panzerkreuzer „Kongo" hat seine Probefahrten mit japanischer Besatzung in England aufgenommen. Die Maschinenleistung scheint den Baubedingungen entsprochen zu haben.

Um den Marineetat zu entlasten, sind folgende Kriegsfahrzeuge aus der Liste gestrichen worden: „Suzuya" (früher Nowik), „Katsuragi", 6 Zerstörer (davon 4 früher russische), 24 Torpedoboote.

— Organisation. Die Reservegeschwader der einzelnen Kriegshäfen sind in Stationsgeschwader umgewandelt worden. Alle Schulschiffe, die den Matrosendivisionen zugewiesenen Exerzierschiffe und sonstigen Spezialschiffe gehören nicht mehr zu den Stationsgeschwadern; sonst scheint mit der neuen Bezeichnung keine Änderung des bisherigen Zustandes verbunden zu sein.

Die Minenwaffe ist von der Torpedowaffe getrennt worden. Die bisherigen Torpedodivisionen sind aufgelöst und wie folgt ersetzt worden:

1. Die Zerstörer und neuen Torpedoboote jedes Kriegshafens sind in einen Torpedoverband zusammengefaßt worden, an dessen Spitze ein Kontreadmiral mit

Digitized by Google

einem Kreuzer als Flaggschiff steht. Die Torpedofahrzeuge sind wie bisher in Flottillen gegliedert. Sie werden nach Bedarf den Geschwadern zu Übungen zugeteilt.

2. Die Minenwaffe ist jetzt in Händen der Verteidigungsabteilungen der Kriegshäfen und sonstigen wichtigen Häfen. Diesen Verteidigungsabteilungen sind auch die älteren Torpedoboote und in Kure die Unterseeboote unterstellt. Chef einer Verteidigungsabteilung ist ein Kapitän zur See.

Als Seekadettenschulschiffe werden jetzt die Panzerkreuzer „Azuma" und „Asama" verwandt. Für die ersten Fahrten der neueingetretenen Kadetten, die vor der Marineschulzeit für 4 Monate eingeschifft werden, fahren die Schiffe einzeln und sind der Marineschule unterstellt. Zur Hauptreise mit älteren Seekadetten treten sie wieder zu einem Schulgeschwader zusammen.

Linienschiff „Asahi" ist für „Fuji" Artillerieschulschiff geworden.

— Tätigkeit der Flotte. Nach den Herbstmanövern war Besatzungswechsel und Reparaturzeit.

Ende Dezember begann das I. Geschwader in seiner neuen Zusammensetzung, „Shikishima", „Kashima", „Settsu", „Kawachi", „Kurama", „Ikoma", mit den Übungen des neuen Ausbildungsjahres in der Hiroshima-Bucht. Im Januar erledigte es Geschütz- und Torpedoschießübungen in der Ariake-Bucht, ging dann nach Kure und machte von dort aus (ohne „Kurama") eine Verbandsreise nach den Liu Kiu-Inseln, Formosa und den südchinesischen Häfen.

Das II. Geschwader — „Izumo", „Yahagi", „Hirado", „Chikuma" — trat nach kurzen Übungen in der Ariake-Bucht Ende Dezember eine Verbandsreise nach den Liu Kiu-Inseln, Formosa, Pescadores, Hongkong und Schanghai an. Im Februar erledigte es Schießübungen in der Shimabara-Bucht und machte daran anschließend eine zweite Verbandsfahrt nach koreanischen und nordchinesischen Häfen.

Vom III. Geschwader ist nur zu erwähnen, daß einzelne Schiffe zu ausgedehnteren Südreisen detachiert wurden. „Yodo" ging nach niederländisch-indischen Häfen, „Sago" nach Indochina.

Das Schulgeschwader — „Azuma", „Soya" — machte eine Reise nach australischen Häfen.

Reservegeschwader. Die Schiffe der I. Reserve in allen 4 Geschwadern machten einzelne Übungsfahrten, die mit Geschütz- und Torpedoschießübungen verbunden wurden.

— Personal. Zur Erzielung von Ersparnissen sind nicht weniger als 1 Vizeadmiral, 2 Kontreadmirale, 8 Kapitäne zur See und 26 Fregattenkapitäne auf einmal verabschiedet worden. Die frei gewordenen Stellen werden nicht wieder besetzt, so daß der Unterschied zwischen Pension und aktivem Diensteinkommen der bisherigen Inhaber als Ausgabe wegfällt.

Für den Flugdienst sind tägliche Zulagen festgesetzt worden, die für Flieger höher sind als für das Personal der Luftschiffe. Die Sätze steigen von 40 Pfg. bei Mannschaften bis zu 6,30 ℳ bei Admiralen.

Neben diesen Zulagen sind noch besondere Pensionserhöhungen für Unfälle im Flugdienste und einmalige Geldzahlungen an Hinterbliebene verunglückter Flieger vorgesehen.

Vw.

Digitized by Google

**Italien.** Tätigkeit der Flotte. Die Schiffe des I. Geschwaders befanden sich von Mitte April bis Mitte Mai der Hauptsache nach in türkischen und lybischen Gewässern. „Vittore Emanuele" P und „Roma" unterstützten Mitte April die Truppenlanduug in Tolmetta (Cyrenaika). „Pisa" und „San Marco" wurden Mitte Mai durch die Kleinen Kreuzer „Etruria" und „Liguria" in Konstantinopel abgelöst, um ihre Schießausbildung fortsetzen zu können.

Für den Fall, daß eine militärische Expedition nach Albanien notwendig würde, wurden Anfang Mai die 1. Division des I. Geschwaders, das II. Geschwader und die Schulschiffsdivision in Tarent und Brindisi zusammengezogen. In der Blockadelinie vor der montenegrinischen Küste lösten „Garibaldi" P und „Varese" den „St. Bon" und „Ferruccio" ab, und einer der beiden ersteren Panzerkreuzer ging nach Beendigung der Blockade (14. Mai) nach Durazzo.

„Dante Alighieri" beendete am 12. April seine 40tägige Atlantik-Reise, auf der er u. a. die 1400 Sm lange Strecke Vigo—Augusta ohne Unterbrechung zurückgelegt hatte. Bei den Funkspruchversuchen, die das Schiff unterwegs gemacht hatte, war es bis auf 3500 km mit der heimischen Station von Centocellae in Verbindung geblieben.

„Piemonte" ersetzt „Etruria" in Lybien; „Puglia" wird auf die amerikanische Station gehen; „Marco Polo" kam auf der ostasiatischen Station an.

— Stapelläufe. Unterseeboot „Nautilus" am 25. April; Zerstörer „Audace" am 4. Mai.

— Tarent. Das alte als Mechaniker- und Steuermannsschule dienende Linienschiff „Italia" wird als schwimmende Batterie hinter die neu erbaute Mole auf der Außenreede von Tarent bei den befestigten Inseln San Pietro und San Paolo verankert werden. Das Schiff ist zu diesem Zweck mit Verbesserungen an den Bewegungseinrichtungen der schweren Geschütze (vier 43 cm-K.) sowie mit modernen Schnellfeuergeschützen versehen worden.

— Flugwesen. Die in Venedig kürzlich gebildete erste Marine-Fliegerabteilung „San Marco" benutzt folgende Flugzeuge:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4 | Borel-Eindecker mit je einem . . . | 80 PS | Gnome-Motor |
| 2 | Curtis-Triad-Doppeldecker mit je einem | 70 " | Curtis- " |
| 1 | Ginocchio-Triad-Doppeldecker mit einem | 100 " | Argus- " |
| 1 | Breguet-Triad-Eindecker mit einem . . . | 130 " | Salmson- " |

Einer der Borel-Apparate hat Verbesserungen (insbesondere an den Schwimmern) nach System Guidoni. Flieger sind Seeoffiziere, Marine- und Bauingenieure sowie Deckoffiziere.

— Havarie. Auf dem vor Leros liegenden neuen Kreuzer „Quarto" gerieten in der Nacht vom 23. zum 24. April Heizölvorräte in Brand, wodurch einige Schiffskessel stark beschädigt wurden. Mit Hilfe von „Amalfi" und „V. Emanuele", die durch Funkspruch herbeigerufen waren, gelang es, das Feuer nach zwei Tagen zu löschen. Der Kreuzer gelangte am 4. Mai mit eigener Maschinenkraft nach Messina.

— Seerecht. Das Haager Schiedsgericht verkündete am 6. Mai seine Entscheidung in Angelegenheit der Beschlagnahme der französischen Postdampfer „Carthage" (am 16. Januar 1912) und „Manouba" (am 19. Januar 1912) durch italienische Kriegschiffe während des Tripoliskrieges (siehe Märzheft 1912, Seite 362 bis 364). Das Urteil erklärt, die Beschlagnahme sei formell nicht zu Recht erfolgt; es weist aber anderseits die Schadenersatzansprüche Frankreichs wegen angeblicher Beleidigung der französischen Flagge zurück. Italien wird die Verpflichtung zur Zahlung

Digitized by Google

einer Geldentschädigung an Frankreich auferlegt, und zwar von 128 000 ℳ für die Anhaltung der „Carthage" und 3200 ℳ für die Anhaltung der „Manouba". Die französischen Forderungen waren bedeutend höher gewesen.

In Italien, dessen Regierung zur Zahlung der 131 200 ℳ bereit ist, hat man diese Entscheidung mit Befriedigung aufgenommen. Die französische Presse hat sich zu dem Urteil so gut wie gar nicht geäußert.

v. D.

⚜

**Österreich-Ungarn.** Tätigkeit der Flotte. Während die 1. Division des I. Geschwaders (3 „Radetzky") sowie einige Kreuzer an der Blockade der montenegrinischen Küste (10. April bis 14. Mai) teilnahmen, machten die übrigen beiden Linienschiffs-Divisionen Übungen im Verbande, und zwar die 3 Schiffe der „Erzherzog"-Klasse bei Fasana, die der „Habsburg"-Klasse bei Rovigno. „Viribus Unitis" und „Tegetthoff" machten Einzelübungen bzw. Probefahrten von Pola aus. Wegen der Ungewißheit der militärpolitischen Lage in Albanien wurde „Aspern" Mitte Mai nach Durazzo entsandt.

— Indiensthaltungen. Nachdem bereits im März die 3 Schiffe der „Monarch"-Klasse aus dem Verbande der Hochseeflotte ausschieden, traten am 20. Mai auch die 3 Schiffe der „Habsburg"-Klasse, „Kaiserin und Königin Maria Theresia" und einige Torpedobootsflottillen aus demselben aus.

Der Umfang der voll bemannt in Dienst gehaltenen Hochseestreitkräfte ist nunmehr auf die Friedensstärke der Sommereskadre verkleinert. Die Zusammensetzung ist folgende:

Geschwaderchef: Kontreadmiral Njegovan.

„Viribus Unitis" ⚓, Flaggschiff des Flotteninspektors.
„Tegetthoff".

| I. Division. | II. Division. | III. (Kreuzer-) Division. |
|---|---|---|
| (Kontreadmiral Njegovan.) | (Kontreadmiral v. Barry.) | (Kontreadmiral Fiedler.) |
| „Erzherzog Franz Ferdinand" ⚓, | „Erzherzog Karl" ⚓, | „St. Georg" ⚓, „Aspern", |
| „Radetzky", | „Erzherzog Friedrich", | „Admiral Spaun", „Szigetvar", |
| „Zrinyi". | „Erzherzog Ferdinand Max". | „Zenta", „Kaiserin Elisabeth". |

Etwa 6 Zerstörer zu je 400 t und 6 Hochseetorpedoboote zu 200 t.

Die 3 „Habsburg" und „Kaiserin und Königin Maria Theresia" traten zur 1. Reserve, d. h. sie behielten eine kleine Stammbesatzung und den größten Teil des Inventars und Materials an Bord. Das mobilisierte Reservepersonal wurde noch nicht entlassen, sondern nur teilweise beurlaubt.

Der Chef des bisherigen II. Geschwaders, Kontreadmiral Löffler, wurde zum Seearsenalskommandanten in Pola ernannt.

— Flaggoffiziere. Der Marinekommandant, Vizeadmiral Haus, wurde zum Admiral, die Kontreadmirale Graf Lanjus, Ritter v. Kohen und Ritter v. Chmelarz wurden zu Vizeadmiralen befördert. Dem Admiral Haus wurde ferner der Rang eines Geheimen Rates verliehen.

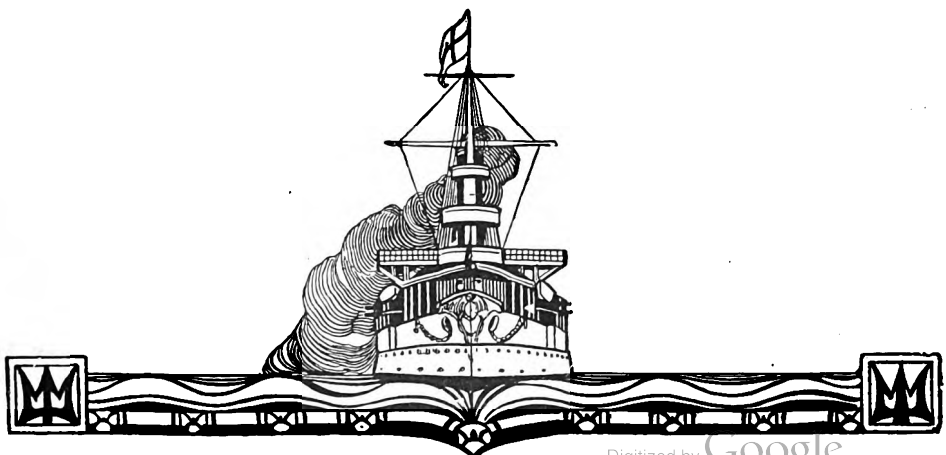
— Neubauten. Von dem Ergebnis der Probefahrten, die „Tegetthoff" in der zweiten Hälfte des April machte, ist bislang nur bekannt geworden, daß das Schiff u. a. 4 Stunden lang mit 21 000 PS durchschnittlich 19,75 kn lief.


Digitized by Google

— Ungarische Geschützfabrik. Anfang Mai ist dem ungarischen Abgeordnetenhause ein Gesetzentwurf über Errichtung einer ungarischen Geschützfabrik zugegangen. Die Fabrik soll unter Mitwirkung der Skoda-Werke und der Firma Krupp in Raab errichtet und in Betrieb genommen werden und zwar mit einem Aktienkapital von 13 Millionen Kronen, von denen die Regierung 7 Millionen und Skoda 4 Millionen einzahlt. Die Skoda-Werke haften dafür, daß die Fabrik zwei Jahre nach dem Tage der Begründung der Aktiengesellschaft 15 cm-Geschütze aller Arten, nach zwei weiteren Jahren Haubitzen und Mörser jeden Kalibers und in drei weiteren Jahren Geschütze aller Arten und Kaliber einschließlich Lafetten und Türme — auch Schiffsgeschütze — herstellen kann. Bei Inbetriebnahme der Fabrik müssen 25 Prozent, nach zehn Jahren 75 Prozent der Angestellten ungarische Staatsbürger sein. Die Verpflichtungen der Firma Krupp in dem mit der ungarischen Regierung abgeschlossenen Vertrage beziehen sich ausschließlich auf die Rohrerzeugung, die Lieferung von Rohrmaterial und kurzfristige Überlassung von Ingenieuren.

Der Vertrag ist für die Dauer von 25 Jahren abgeschlossen.

v. D.



Digitized by Google

# Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

---

**Unser Kaiser.** Fünfundzwanzig Jahre der Regierung Kaiser Wilhelms II. 1888 bis 1913. Bearbeitet von Achenbach, Büxenstein, Frhr. v. Dincklage u. a. m. Mit neun Krafttafeln und 449 Abbildungen im Text. — Deutsches Verlagshaus Bong & Co., Berlin. — Preis 5,50 *M*.

Unter den zahlreichen Büchern, mit denen anläßlich des bevorstehenden Kaiserjubiläums der deutsche Büchermarkt beschickt wurde, kann nach unserer Ansicht das Prachtwerk des Bongschen Verlages den ersten Platz beanspruchen. Es ist gewissermaßen eine Fortsetzung des vor 15 Jahren erschienenen, damals von Georg W. Büxenstein gezeichneten Werkes mit gleichem Titel, das auf die 10jährige Arbeit unseres Kaisers hinwies. Wir, denen es vergönnt war, in diesen 25 Jahren an dem großen Werden und Gelingen des Kaiserlichen Regierungswerkes mitzuarbeiten, wissen, daß die Erfolge dieses Zeitraumes auf allen Gebieten nur in rastloser, nimmermüder Arbeit erreicht worden sind. Mag der Kaiser heute noch zu sehr inmitten der täglich sich drängenden Ereignisse stehen, mag es allenthalben manche Besserwisser geben, eines werden auch sie heute schon zugestehen müssen und eines werden künftige Geschichtsschreiber voranstellen müssen, daß unser Kaiser in dieser rastlosen Arbeit in vorderster Linie stand und seinem ganzen Volke darin ein leuchtendes Vorbild war. Das vom Bongschen Verlage herausgegebene, von den berufensten Kennern der Einzelgebiete bearbeitete Buch schildert des Kaisers Jugendzeit und sein Mannesalter, um sodann auf sein Verhältnis zu den mannigfachen seiner Obhut und Fürsorge anvertrauten Gebieten des öffentlichen Lebens überzugehen. Wir nennen die Kapitel: „Der Kaiser und die Politik", „der Kaiser und die Armee", „der Kaiser und die Marine". Weiterhin wird des Kaisers Mitarbeit am Leben der Kirche, an den Werken der Wissenschaft, an der Schule, an der Kunst und am Sport geschildert. Ausblicke auf das persönliche Leben des Kaisers, auf die Festlichkeiten am Kaiserhof und auf dessen vorbildliches Familienleben bilden den Schluß. An dem vom Grafen Reventlow bearbeiteten Kapitel über die Marine nehmen wir naturgemäß den regsten Anteil. Unter dem reichen Bilderschmuck interessiert hier vor allem ein wenig bekanntes Blatt, ein Blick vom Helgoländer Oberland auf die unten im Bau befindlichen Hafenanlagen, die neben den zahlreichen Schiffs- und sonstigen Abbildungen vielleicht am besten die großzügige Arbeit kennzeichnen, die gerade in unserem Bereiche unter den Augen des Kaisers geleistet wurde. Hierzu gehört noch die Schlußsilhouette: Die deutsche Flotte 1888: 174 000 t, 1913: 950 000 t. Mit alledem, was dieses Werk bietet, ist es mehr als ein Gelegenheitswerk, es kann schon heute als eine wertvolle Geschichtsquelle bezeichnet werden und wird diesem Zwecke im Laufe der Jahre mehr und mehr dienstbar werden; daß jedes Kapitel vor der geschichtlichen Kritik bestehen kann, dafür bürgen die Namen der Mitarbeiter; der Grundton freudiger Zustimmung und Dankbarkeit, der sich durch alle Kapitel hindurchzieht, hat mit Schmeichelei oder Schönfärberei nichts zu schaffen. Der wohlfeile Preis des Buches gestattet seine weite Verbreitung, in Sonderheit zu Prämien und Geschenkzwecken. Wir wünschen und hoffen, daß die darin geleistete Arbeit in der Anerkennung des Leserkreises ihre Belohnung finde.

Digitized by Google

**Kaiser Wilhelm II.** Ein treuer Fürst. Zum 25jährigen Regierungsjubiläum niedergeschrieben für Schule und Haus von Königl. Hof- und Domprediger Karl Ohly. Mit 72 Abbildungen, darunter drei in farbiger Wiedergabe einschließlich des Umschlagbildes. — Preis 50 Pf.

**Kaiserin Auguste Viktoria.** Von Pfarrer Th. Krummacher. Mit 52 Abbildungen, darunter zwei in farbiger Wiedergabe. — Bielefeld und Leipzig; Verlag von Velhagen & Klasing. — Volksbücher Nr. 84. Preis 60 Pf.

Unter den Jubiläumsschriften verdienen die beiden vorgenannten besondere Hervorhebung. Sie sind beide für einen größeren Leserkreis bestimmt und werden in ihrer schönen Aufmachung und mit dem reichen Bilderschmuck — wenn auch einige gleiche Abbildungen in beiden Bänden enthalten sind — überall, wo sie hinkommen, Freude machen. Das Stück Geschichte sowohl wie das Familienleben, die beide Bände uns vor Augen führen, werden alle Leser mit stolzer Genugtuung erfüllen.

**25 Jahre Deutscher Kaiser.** Eine Festschrift zum Regierungsjubiläum, 15. Juni 1913. Von Konsistorialrat C. Th. Müller, Militäroberpfarrer des 21. Armeekorps. Mit Initialen von Professor Adalbert v. Rößler, einer vierfarbigen Umschlagzeichnung von Hans Kohlschein und 21 ganzseitigen Abbildungen. — Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg i. Gr. — Preis 50 Pfg.

Zur bevorstehenden Jubelfeier der 25jährigen Regierung Sr. Majestät des Kaisers hat Konsistorialrat Müller ein Volksbuch geschaffen, das jeder Vaterlandsfreund freudig begrüßen wird. Der Verfasser war über ein Jahrzehnt Divisionspfarrer bei der Garde und kann so aus eigener Anschauung vieles aus dem Leben und Wirken unseres Kaisers berichten. Das Buch eignet sich bei seiner guten Ausstattung und seiner Billigkeit zur Massenverteilung in Schulen und bei Marineteilen, zumal da der Verlag bei Sammelbestellungen ermäßigte Preise zusichert. Frk.

**Kaiser Wilhelm II. und das Vaterland.** Zum 25jährigen Regierungsjubiläum niedergeschrieben für Heer und Flotte. Von Generalfeldmarschall Freiherr v. der Goltz. — Verlag von Velhagen & Klasing in Bielefeld und Leipzig. — Preis 50 Pf., Partiepreis 40 Pf.

„Es ziemt dem Soldaten nicht, seinen König und Kriegsherrn in Wort oder Schrift zu beurteilen, gleichgültig wie dies Urteil beschaffen sei." Mit diesen Worten leitet der Generalfeldmarschall seine Festschrift für Heer und Flotte zum Regierungsjubiläum Sr. Majestät ein. Seine Ausführungen gipfeln darin, daß unter der tatkräftigen Leitung des Kaisers in den 25 Jahren seiner Regierung mit vollster Anspannung gearbeitet worden ist, um Deutschland den ihm gebührenden Platz unter den Weltmächten zu sichern und die Kräfte für die Zukunft zu sammeln. Er schließt mit der Mahnung, die heutige Jugend zu einem tatkräftigen, harten, unerschrockenen Geschlecht zu machen, das sich des Friedens und seiner Arbeit freut, aber auch keine Gefahren scheut. Der reich illustrierten Schrift wünschen wir auch im Bereich der Marine die weiteste Verbreitung. Frk.

**Deutschlands Kaiser.** Für Deutschlands Volk, Jugend und Heer zur Feier der 25jährigen Regierung des Kaisers am 15. Juni 1913. Dargestellt von Oskar Brüßau.

**Deutschlands Kaiserin.** Von demselben Verfasser.

**Frei! Gesprengt sind nun der Knechtschaft Bande!** Gedenkblatt an die Befreiung Deutschlands vom Franzosenjoche durch die Völkerschlacht bei Leipzig. Von Dr. E. Schäfer.

Digitized by Google

Die vorbezeichneten drei Heftchen bringt die Verlagsbuchhandlung Gustav Schloeßmann in Hamburg zum Einzelpreise von 10 und 15 Pfg. als Festgabe für das Regierungsjubiläum und für die Hundertjahrfeier der Befreiungskriege. Die Heftchen eignen sich gut zur Massenverteilung gelegentlich der bevorstehenden Feier, zumal da der Preis bei größeren Bestellungen noch niedriger gesetzt ist.

Frk.

**Gold gab ich für Eisen!** Deutschlands Schmach und Erhebung 1806 bis 1815. Band 57. Von Ernst Müsebeck, Archivar am Geheimen Staatsarchiv in Berlin. — Deutsches Verlagshaus Bong & Co. in Berlin. — Preis 2 *M*.

Der Verlag tritt hier mit dem ersten Bande seines neuen Unternehmens, der Schön-Bücherei, hervor, deren Aufgabe es sein soll, uns mit geistig oder geschichtlich hervorragenden Persönlichkeiten vertraut zu machen. Die Hundertjahrfeier mit ihren geschichtlichen Erinnerungen bietet hierzu geeigneten Stoff, und so beschäftigt sich denn die erste Veröffentlichung mit den Vorgängen in den Jahren 1806 bis 1815. In ganz eigenartiger Weise gibt der Verfasser nach einer Vorrede, die die damaligen Anschauungen trefflich schildert, an der Hand von Dokumenten, Verordnungen, Zeitungsnachrichten und vor allem von Briefen und Tagebüchern derjenigen, die diese Zeit in mehr oder weniger leitender Stellung miterleben durften, eine Zusammenstellung der geschichtlichen Ereignisse von der Niederlegung der deutschen Kaiserkrone durch Kaiser Franz II. im Jahre 1806 bis zur Beendigung der Freiheitskriege. Frk.

**Mit Gott für Kaiser und Reich.** Religiös-vaterländische Reden an das deutsche Heer und Volk. Von H. Friedrich, Konsistorialrat und Militär-Oberpfarrer a. D. — Leipzig, G. Strubigs Verlag.

Wenn auch die Tagespresse immer wieder darauf hinweist, so ist es doch keineswegs genügend bekannt, mit welchem Zielbewußtsein von einer gewissen Seite darauf hingearbeitet wird, unsere Jugend und damit unsern Ersatz für Armee und Marine den idealen Anschauungen zu entfremden, durch die unser deutsches Volk seine Einheit wieder fand und in denen unsere Hoffnung auf eine glückverheißende Zukunft begründet liegt. Es ist hier nicht der Ort, dieser Frage, so wichtig und dringend sie sein mag, nachzugehen, wohl aber nehmen wir mit Freuden Anlaß, auf das oben bezeichnete Buch hinzuweisen, das als ein Wegweiser, die planmäßig mißleitete Jugend zu diesen Idealen zurückzuführen, wohl geeignet ist. Wir sind uns darüber klar, daß wir hier ein ungemein schwieriges und mit großer Vorsicht zu behandelndes Thema vor uns haben, um so mehr nehmen wir Veranlassung, unsere militärischen Leser, soweit ihnen der Dienstunterricht der Rekruten anvertraut ist, auf die von vaterländischem Geist getragenen „Reden" hinzuweisen.

v. der Osten-Sacken, Freiherr Ottomar (Oberstleutnant): **Kaiser Wilhelm II. und sein Heer 1888—1913.** Eine Gedenkschrift zum 25jährigen Regierungs-Jubiläum unseres Kaisers. 1913. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3 *M*, gebunden 4 *M*.

Zu dem bevorstehenden Gedenktage bietet der Verfasser einen Überblick über die inneren Verhältnisse unseres Heeres, die durch den gewaltigen Ausbau und durch die wirtschaftliche und politische Entwicklung unseres Volkes gewiß nicht einfacher geworden sind, sondern an die Leistungsfähigkeit derer, die für die kriegsmäßige Verwendbarkeit dieses riesigen Organismus verantwortlich sind, ganz außerordentliche Anforderungen stellen. Indem der Verfasser die Verwaltung und Ausrüstung sowie das Personal und seine Ausbildung im einzelnen durchgeht, bringt er gerade hier deutlich zum Ausdruck, wie mehr noch als früher auf der inneren Gleichartigkeit

Digitized by Google

des Offizierkorps und auf der freudigen Pflichterfüllung der Mannschaft die Kriegstüchtigkeit der Armee begründet ist, und wie hier in jeder Beziehung die Voraussetzungen schwieriger geworden sind. Wenn der Verfasser zu dem Ergebnis kommt, daß es noch immer gelungen ist, treffliche Zucht zu halten und daß eine Verschlechterung nirgends zu verzeichnen ist, so dürfen wir darin ein ehrendes Zeugnis für die Hingabe des Offizierkorps wie für den trotz aller Wühlarbeit gesund gebliebenen soldatischen Geist unseres Volkes erblicken, der ja auch in der jüngeren Vergangenheit noch mancherlei Gelegenheit fand, sich zu bewähren. Die Schrift des Oberstleutnants v. der Osten-Sacken wird hiernach den militärischen Leser nicht unbefriedigt lassen und dem Außenstehenden in mannigfacher Beziehung einen lehrreichen Einblick gewähren.

**Aus Deutschlands Werdegang 1813—1815. Der Befreiungskrieg.** Mitarbeiter: Professor Dr. Paul Goldschmidt; Dr. Ludwig Rieß, Privatdozent an der Universität Berlin, Lehrer an der Kgl. Kriegsakademie; Archivrat Dr. Georg Schuster, Kgl. Hausarchivar; Professor Dr. Jaro Springer, Kustos am Kgl. Kupferstichkabinett. 186 Seiten im Prachtwerk-Format. Mit vielen Abbildungen und Karten. — Verlag Kameradschaft in Berlin W 35, Flottwellstraße 3. — Volksausgabe gebunden in Leinenband 4 *M*, Liebhaberausgabe gebunden in Prachtband 6 *M*.

Der erste Teil des Buches behandelt kurz die nationale Kultur und das politische Leben Deutschlands vom Westfälischen Frieden bis zu Napoleons Zug nach Rußland und schildert dabei die Tätigkeit des Großen Kurfürsten und das Zeitalter Friedrichs des Großen. Der zweite Teil umfaßt die Befreiungskriege bis zur Verbannung Napoleons nach St. Helena. Der letzte Abschnitt reicht bis 1861 und knüpft an den Regierungsantritt Wilhelms I. die Hoffnung auf eine große Zukunft. Die Abbildungen bieten hauptsächlich urkundlich beglaubigte Porträts der großen Männer, die an Deutschlands Schicksalen mitwirkten, außerdem ist eine Reihe von Soldatenbildern und Schlachtenschilderungen beigefügt. Die neue Veröffentlichung der „Kameradschaft" würde einen wertvollen Zuwachs zu den Mannschaftsbüchereien bilden. Auch unseren Arbeitern sollte man das Buch in die Hand geben; wir dürfen mit Sicherheit annehmen, daß der vaterländische Sinn auch in diesen Kreisen noch eine feste Heimstatt hat, und es ist unsere Pflicht, ihn gegen schlimme Einflüsse zu schützen. Jedenfalls wünschen wir dem Buche eine ebenso große Verbreitung, wie sie dem Werke „Deutschland als Weltmacht" — siehe „Marine-Rundschau" 1911, S. 281 — beschieden war.

**Prinz-Admiral Adalbert von Preußen und die deutsche Flotte.** Bilder aus dem Leben und Wirken des ersten deutschen Admirals. Von Adolf Kohut. — Volks- und Jugendschriften-Verlag, G. m. b. H., in Leipzig. — Preis 2 *M*.

Die von der Zentral-Prüfungskommission des Neuen Preußischen Lehrervereins herausgegebene „Neue illustrierte Volks- und Jugendschriften-Sammlung" bringt in diesem Bändchen eine gute Lebensbeschreibung des Prinzen Adalbert und damit die Entwicklungsgeschichte unserer Marine in kurzen Abrissen. Zum Schluß gibt der Verfasser einen Überblick über den Aufschwung der deutschen Flotte in dem Vierteljahrhundert der Regierung S. M. des Kaisers. Das Buch ist für die Mannschaftsbüchereien geeignet. Frk.

**Charakterköpfe aus Deutschlands großer Zeit.** 16 Federzeichnungen von Karl Bauer. In Mappe (mit 16 Blättern 28 × 36 cm). — Verlag Teubner Leipzig-Berlin. — Preis 3 *M*, Einzelblätter auf Karton 0,60 *M*, gerahmt in Erlenrahmen und unter Glas 2,50 *M*.

Digitized by Google

Im Januarheft 1907 der „Marine-Rundschau", Seite 135, haben wir die Charakterköpfe von Karl Bauer — damals 32 Federzeichnungen — als recht geeignet zum Schmuck für Versammlungsräume der Mannschaften, wie auch in der Mappe zu Prämien und Geschenken empfohlen. Die jetzt erschienenen 16 Federzeichnungen bilden eine Fortsetzung dieser Sammlung und enthalten vornehmlich geschichtliche Porträts aus der Zeit vor 100 Jahren — Friedrich Wilhelm III., Königin Luise, Yorck, Stein, Hardenberg, Scharnhorst, Gneisenau, Blücher u. a. —. Zur Jahrhundertfeier werden diese Gedenkblätter aus Deutschlands großer Zeit in Haus und Schule willkommen sein, zumal da der Preis für Mappe wie Einzelbild gering ist.

Frk.

**Deutschland in Waffen.** Ein Album in Querfolio mit 20 farbigen Bildtafeln und Begleittexten aktiver Militärs. — Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt. — Vornehm gebunden 5 *M*.

Zu dem oben benannten Album schrieb Se. Kaiserliche Hoheit der Kronprinz ein Geleitwort, außerdem den Text zu dem Bilde „Gardes du Corps". Das Album zeigt in seinen Bildern die verschiedenen Truppenteile, ebenso das Luftfahrwesen und die Schiffe der Marine in ihrer Betätigung, während die Texte die letztere selbst und weiterhin die Aufgaben und die Art und Weise der Ausbildung erläutern. Wenn auch die Bilder vielleicht nicht ganz gleichmäßig ausgefallen sind, so vertreten sie doch sämtlich eine gute Geschmacksrichtung, und der Kreis, für welchen das Album zunächst bestimmt ist, wird seine Freude daran haben. Diesen denken wir uns einmal in dem heranwachsenden Geschlecht, das leider in den großen Städten bei weitem nicht so viel von unseren Soldaten zu sehen bekommt, wie es erwünscht ist, und ferner in den Soldaten selbst. Das Album wird sehr geeignet sein zur Verteilung als Schieß- oder Sportprämie, zu Weihnachtsgeschenken oder aus sonstigem Anlaß. Jedenfalls erscheint das Album sehr zur rechten Zeit, um allen denen, die abseits stehen, erneut vor Augen zu führen, was wir an unserer bewaffneten Macht besitzen und wie unentbehrlich sie für das friedliche Gedeihen unseres Vaterlandes ist.

Digitized by Google

## Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1913. Berlin, Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. 2,75 *M.*

Rangliste der Königl. Preußischen Armee und des XIII. (Königl. Württembergischen) Armeekorps für 1912; in demselben Verlage. 7,50 *M.*

* Bell, H. T. M. and Woodhead, H. G. W.: The China year book 1913. London 1913. G. Routledge & Sons. 10 sh.

* Buß, H.: Die deutsche Rheinmündung. Münster i. W. 1913. F. Coppenrath. 2,50 *M.*

* Egville, H. de: Imperial defence and closer union. London 1913. P. S. King & Son. 7 sh 6 d.

* Friedjung, H.: Der Kampf um die Vorherrschaft in Deutschland 1859 bis 1866. 2. Band. 9. Auflage. Stuttgart und Berlin 1913. 14,00 *M.*

* Handbuch für den deutschen Außenhandel. Zusammengestellt im Reichsamt des Innern. Jahrgang 1913. Berlin 1913. E. S. Mittler & Sohn. 1,25 *M.*

* Instructions as to the survey of passenger steamships. London 1913. Wyman & Sons. 6 d.

* Jahrbuch der Weltreisen und geographischen Forschungen. 12. Jahrgang 1913. Leipzig 1913. K. Prochaska. 1,50 *M.*

Janson, A. v.: Hans Karl v. Winterfeldt, des Großen Königs Generalstabschef. Berlin 1913. G. Stilke. 9,00 *M.*

* Leiß, C.: Das Zielfernrohr, seine Einrichtung und Anwendung. Neudamm 1913. J. Neumann. 1,80 *M.*

* Mallmann, Dr. R.: Rechte und Pflichten in den deutschen Schutzgebieten. Berlin 1913. K. Curtius. 6,50 *M.*

Nieſſen-Deiters, L.: Die deutsche Frau im Auslande und in den Schutzgebieten. Berlin 1913. E. Fleischel & Co. 3,50 *M.*

* Praktisches Handbuch für den Seeverkehr. Duisburg 1913. „Rhein"-Verlagsgesellschaft. 3,00 *M.*

Raestad, A.: La mer territoriale. Paris 1913. A. Pedone. 4,00 *M.*

* Roloff, Prof. Dr. G.: Geschichte der europäischen Kolonisation seit der Entdeckung Amerikas. Heilbronn 1913. E. Salzer. 3,00 *M.*

* Schanze, J.: Der rechnende Gewerbetreibende. Heft 20 für Schiffbauer und verwandte Gewerbe, bearbeitet von Truelsen & Kaping. Wittenberg 1913. R. Herrosé. 1,60 *M.*

* Seé, A.: En quoi consiste la stabilité. Paris 1913. Gauthier-Villars. 1,25 *M.*

* Werner, A. v.: Erlebnisse und Eindrücke 1870 bis 1890. Berlin 1913. E. S. Mittler & Sohn. 17,50 *M.*

Digitized by Google

# Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

## Marine- und militärische Fragen, Politik.

| | |
|---|---|
| Die englische Flottenrüstung. | D. O., Nr. 13, 27. 3. 13. |
| Zur Lösung der Schwierigkeiten in der Panamakanal-Frage. | M. S. 1913, Nr. 4. |
| Jahresberichte der Bureauchefs im Marine-Departement der Vereinigten Staaten. | Ebenda. |
| Der Gesetzentwurf für die Verstärkung der französischen Flotte. | Ebenda. |
| Wie dachte Bismarck von Überseepolitik und Kriegsflotte? | Der Auslandsdeutsche, Nr. 4, 1913. |
| Auslandsdeutsche und deutsche Auslandskreuzer. | Ebenda. |
| Italienische Befestigungen. | M. A. G., 1913, Nr. 4. |
| Le programme naval. | Navigazette, 17. 4. 13. |
| Wettrüsten oder Rüstungsverständigung. | Die Friedens-Warte, 1913, Heft 4. |
| Signaling in naval battles. | A. N. J., 12. 4. 13. |
| New deal at navy department. | Ebenda. |
| National defence. | A. N. G., 19. 4. 13. |
| What is the influence of oversea commerce on the operations of war? how did it affect our naval policy in the past and how does it in present day? | J. U. S. I., April 1913. |
| Mediterranean navies. More ships for France, Italy and Austria. | N. M. R., 23. 4. 13. |
| Invasion risks. | Ebenda. |
| L'augmentation du programme naval. | Y., 26. 4. 13. |
| Naval marksmanship. | A. N. G., 26. 4. 13. |
| Einführung zweijähriger Dienstzeit in der Marine. | Deutsche Revue, Mai 1913, Seite 236. |
| England, Deutschland und der Friede Europas. | Ebenda, Seite 134. |
| Invasion peril. Conflicting opinions of naval advisers. | N. M. R., 30. 4. 13. |
| Naval development. | A. N. G., 3. 5. 13. |
| Übergang über Gewässer. | M. A. G., 1913, Nr. 2/3. |

## Bildungswesen.

| | |
|---|---|
| L'école navale. | L. M., Suppl., April 1913. |

## Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| Le budget naval anglais. | M. d. F., 1913, Nr. 17. |
| Armaments and the budget. | N. M. R., 30. 4. 13. |

## Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

| | |
|---|---|
| Recent warships for the French admiralty. | M. Eg., März 1913. |
| Marine turbine operation and economy. | Ebenda. |
| Recent developments in oil fuel burning. | Ebenda. |
| British battleship »Benbow«. | Ebenda. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Eine neue elektrische Fernsteuerung für Schiffsruder und ähnliche Einrichtungen. | Elektrotechnische Zeitschrift, Nr. 16, 17. 4. 13. |
| Die Armaturen der Dampfkessel. | Zeitschr. für Dampfkessel, Nr. 16, 18. 4. 13. |
| Neuerer Kriegschiffbau. | Verhandl. d. Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes, März 1913. |
| Combining engine types. | Shipbuilding and Shipping Record, 17. 4. 13. |
| The Chinese training cruisers »Ying Swei« and »Chao Ho«. | Ebenda. |
| The new Hamburg-Amerika Liner »Vaterland«. | Ebenda; Motorschiff u. Motorboot, Nr. 9, 21. 4. 13; S. A., Suppl., 12. 4. 13. |
| Doppelschrauben-Flußkanonenboot für China. | Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 16, 19. 4. 13. |
| The new Cunard Liner »Aquitania«. | Shipbuilding and Shipping Record, 24. 4. 13; S. A., Suppl., 26. 4. 13; Eg., 18., 25. 4. 13; E., 25. 4. 13. |
| The German battleships of the »Kaiser« Class. | E., 18. 4. 13. |
| Betriebserfahrungen mit Diesel-Motorschiffen. | Motorschiff und Motorboot, Nr. 9, 21. 4. 13. |
| Der Kriegschiffbau im Jahre 1912 und die Entwicklung der Kriegschiff-Maschinenanlagen. | Die Turbine, Nr. 14, 15, 20. 4., 5. 5. 13. |
| Die Wirkungsweise und Berechnung von Schiffsschrauben. | Ebenda. |
| Constructions navales. L'assemblée générale des naval architects. (Londres, 12.—14. mars 1913.) | Le Génie Civil, 19. 4. 13. |
| Das Motortankschiff „Hagen". | Der Ölmotor, April 1913. |
| Schiffsölmaschinen. | S., Nr. 14, 23. 4. 13. |
| Beitrag zur Geschichte der Entwicklung der Feuerung mit flüssigen Brennstoffen auf Schiffen. | Ebenda. |
| Über eine internationale Sprache im Schiffbau. | Ebenda. |
| Fahrt der Schiffe auf beschränktem Wasser. | Ebenda. |
| Wasser und Wellen. | U., Mai 1913. |
| Notsteuervorrichtung auf D. „Abessinia". | H., Nr. 17, 18, 19, 26. 4., 3., 10., 5. 13. |
| A theory of surface condensation. | J. A. E., Vol. XXV, Nr. 1. |
| The Lillie quadruple evaporator U. S. S. »Dixie«. | Ebenda. |
| Propelling machinery of U. S. battleships. | Ebenda. |
| Turbine-driven forced-draft fans. | Ebenda. |
| Trials of U. S. S. »Henley«. | Ebenda. |
| Schlachtschifftypen und Geschützkaliber. | D. A., Nr. 16, 17. 4. 13. |
| Some further notes on approximate stability. | E., 25. 4. 13. |
| Lancement des cuirassés »Provence« et »Bretagne«. | Le Génie Civil, 26. 4. 13. |
| Les navires mouilleurs de mines sous-marines »Pluton« et »Cerbère«. | Ebenda. |
| U. S. battleship »Pennsylvania«. | M. Eg., April 1913. |
| Light cruisers. British and German types compared. | N. M. R., 30. 4. 13. |
| Launch of H. M. S. »Lowestoft«. | Ebenda. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Spanish transatlantic liner »Infanta Isabel di Borbon«. | Eg., 2. 5. 13. |
| Geared turbines. | Ebenda. |
| A french Diesel engine. | E., 2. 5. 13. |
| The italian Dreadnought »Duilio«. | Ebenda. |

## Werft- und Hafenbau-Betrieb, Docks, Kanäle.

| | |
|---|---|
| Die neuen Hafen- und Fähranlagen in Saßnitz. | Zeitschrift für Bauwesen, Jahrg. 1913, Seite 287. |
| Die Betriebseinrichtungen beim Bau der neuen Ostseeschleusen des Kaiser Wilhelm-Kanals. | Ebenda, Seite 315. |
| Panamakanal und Weltwirtschaft. | Weltwirtschaftliches Archiv, 1. Band, 1913, Seite 286. |
| Unsere Großschiffswerften im Licht der jüngsten Geschäftsberichte. | D. S., Nr. 8, 15. 4. 13. |
| Der Ems-Weser-Kanal und seine Eisenbetonbauten. | Beton und Eisen, Nr. 7, 21. 4. 13. |
| Bombay docks. | E., 25. 4. 13. |
| Der Ausbau des Emdener Hafens. | H., Nr. 18, 3. 5. 13. |

## Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

| | |
|---|---|
| Unsere Eisenbahninteressen in Schantung. | Koloniale Monatsblätter, April 1913. |
| Subsidies aid Swedish shipping. | M. Eg., März 1913. |
| Zur Geschichte der Schiffahrtspolitik in den Vereinigten Staaten. | Weltwirtschaftliches Archiv, 1. Band, 1913, Seite 310. |
| Hamburgs und Bremens Stellung im internationalen Warenhandel. | Ebenda, Seite 361. |
| Die Verkehrswege zwischen Deutschland und Skandinavien. | Ebenda, Seite 377. |
| Amerika, Deutschland, England und ihre Stellung im Welthandel. | Magazin für Technik und Industrie-Politik, 3. Jahrg. 1913, Nr. 20. |
| Der gegenwärtige Stand der Seeschiffahrtssubventionen. | Export, Nr. 17, 18, 19, 20, 24. 4., 1., 8., 15. 5. 13. |
| Der griechische Außenhandel. | Deutsche Levante-Zeitung, Nr. 9, 1. 5. 13. |
| Flußschiffahrt in Neu-Kamerun. | D. S., Nr. 9, 1. 5. 13. |

## Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

| | |
|---|---|
| Moderne Kriegspulver. | K. T., 1913, 4. Heft. |
| Moderne schwere Schiffsgeschütze. | U., Mai 1913. |
| Naval gunnery. | Eg., 25. 4. 13. |
| L'accroissement des calibres dans l'armement principal des cuirassés modernes. | Y., 26. 4. 13. |
| Pulver ohne Mündungsfeuer. | M. W., 1913, Nr. 56. |
| Gunnery in 1912. Dreadnought's excellent year. | N. M. R., 30. 4. 13. |
| The failure of the 14 — inch gun at Sandy Hook. | J. U. S. A., März/April 1913. |
| Cuirassé à tourelles à trois et quatre canons. | Y., 3. 5. 13. |

Digitized by Google

## Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

| | |
|---|---|
| Russian submarine »Karas« on a surface run. | M. Eg., März 1913. |
| Die Entwicklung der Unterseeboote und ihrer Hauptmaschinenanlagen. | Jahrbuch d. Schiffbautechn. Gesellschaft, Band 14, 1913, Seite 109. |
| Die Entwicklung der Torpedowaffe. | Ebenda, Seite 192. |
| Les avaries de moteurs à bord des sous-marins. | Y., 19. 4. 13. |
| Le sous-marin »Mariotte«. | Ebenda. |
| Vore Undervandsbaade. | Ilustreret Tidende, 13. 4. 13. |
| Les signaux phoniques des sous-marins. | Y., 3. 5. 13. |

## Luftschiffahrt, Flugwesen.

| | |
|---|---|
| Luftfahrzeuge im Dienste der Geländeaufnahme. | K. T., 1913, 4. Heft. |
| Der Stand der italienischen Heeresluftfahrt. | D. O., Nr. 12, 13, 14, 20., 27. 3., 3. 4. 13. |
| Wirtschaftliche Gesichtspunkte beim Entwurf von Flugzeugen. | Zeitschrift für Flugtechnik, Nr. 7, 12. 4. 13. |
| Über die Entwicklung und den heutigen Stand des deutschen Luftschiffhallenbaues. | Zeitschrift für Bauwesen, Jahrg. 1913, Seite 262. |
| Les hydros. | Navigazette, 17. 4. 13. |
| Die Orientierung im Luftschiff. | Nordland, 20. 4. 13. |
| Air and hot air. | A. N. G., 19. 4. 13. |
| Aeroplani e dirigibili. | Ri. M., März 1913. |
| Les derniers progrès de l'aéronautique au salon de la locomotion aérienne 1912. | Revue générale de l'aéronautique, Februar 1913. |
| Der Wettbewerb um den Kaiserpreis für den besten deutschen Flugzeugmotor. | Der Ölmotor, April 1913. |
| Die Luftschiffhalle im Luftschiffhafen zu Potsdam. | Zeitschr. des Vereins deutscher Ingen., Nr. 18, 3. 5. 13. |

## Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

| | |
|---|---|
| Das Aufklärungswesen der Küstenverteidigung und die Zielaufklärung der Küstenartillerie. | M. A. G., 1913, Nr. 4, 5. |
| La défense des côtes. | M. d. F., 1913, Nr. 18. |
| Küstenverteidigungsübungen. | M. A. G., 1913, Nr. 2, 3. |

## Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

| | |
|---|---|
| Funkentelegraphische Apparate für Luftschiffahrtszwecke. | K. T., 1913, 4. Heft. |
| Über radiotelegraphische Fragen und ihre internationale Regelung. | M. S., 1913, Nr. 4. |
| Fortschritte der elektrischen Fernsteuerung. | S., Nr. 14, 23. 4. 13. |
| The Arlington radio station. | J. A. E., Vol. XXV, Nr. 1. |
| Moderne Probleme der drahtlosen Telegraphie. | Dinglers Journal, Nr. 18, 19, 3., 10. 5. 13. |

## Rechtsfragen.

| | |
|---|---|
| Das Rote Kreuz-Abkommen im Seekriege. | M. S., 1913, Nr. 4. |
| La contrebande de guerre d'après la déclaration de Londres. | R. M., Januar/Februar 1913. |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Das Panamakanalgesetz der Vereinigten Staaten vom 24. August 1912 und das Völkerrecht. | Zeitschrift für Völkerrecht, Band 6, Seite 407. |
| Die Stellung der Vereinigten Staaten von Amerika zur bewaffneten Neutralität von 1780. | Ebenda, Seite 436. |
| Handelsblokade. | Norsk. T. f. S., Heft 2, 1913. |

## Gesundheitswesen.

| | |
|---|---|
| Ein Beitrag zur Geschichte des Skorbuts. | S. T. H., 1913, Heft 8. |
| Kameruner Sektionsmaterial. | Ebenda. |
| Tropenkrankheiten. | Die Kolonial-Hygiene, Januar/Februar 1913. |
| Deutsche und französische Kriegs-Sanitätsordnung. | Deutsche militärärztl. Zeitschrift, Nr. 8, 20. 4. 13. |
| Zur Frage der Dienstbeschädigung bei hysterischen Hörstörungen. | Ebenda. |
| Rapport officiel sur l'organisation et le fonctionnement du service de santé dans la marine japonaise pendant la guerre russo-japonaise. | A. M. N., 1913, Nr. 3. |
| Ein wanderndes Operationszimmer. | Prometheus, Nr. 1228. |

## Nautische Fragen.

| | |
|---|---|
| Die meteorologischen Arbeiten des Deutschen Samoa-Observatoriums. | Meteorologische Zeitschr. 1913, Heft 4. |
| Ein Apparat zur Auswertung von Gezeitenkurven. | A. H., 1913, Nr. 5. |
| Beseitigung starker Krängungsdeviationen. | Ebenda. |
| Der Libellenquadrant und seine Verwendung auf See. | Ebenda. |

## Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

| | |
|---|---|
| Seeunfälle und Verklarung. | H., Nr. 16, 19. 4. 13. |
| Statistique des naufrages et autres accidents de mer 1910. | R. M., Januar/Februar 1913. |
| Per la pesca meccanica in Libia. | Ri. M., März 1913 |
| Der Rettungsdienst und die erste Hilfeleistung in der Seefischerei. | Archiv für Rettungswesen, 1. Band, 3. Heft, 1913. |
| A new lifeboat lowering and raising apparatus. | Shipbuilding and Shipping Record, 1. 5. 13. |

## Yacht- und Sportangelegenheiten.

| | |
|---|---|
| Die Ausschreibung der Kieler Woche 1913. | D. Y., Nr. 17, 25. 4. 13; Wassersport, Nr. 16, 17. 4. 13. |
| Kleine Kielyacht. | Ebenda. |
| Monaco 1913. | Motorschiff und Motorboot, Nr. 9, 10, 21. 4., 5. 5. 13; D. Y., Nr. 16, 18. 4. 13. |
| Herstellung von Markierungsbojen für die Regattabahn. | Ebenda. |
| Englisches Dinghie „Clarissa". | Ebenda. |
| Die französische Europa-Woche. | Wassersport, Nr. 17, 24. 4. 13. |
| Die Neubauten des Jahres 1913. | Ebenda. |

Digitized by Google

## Koloniale Fragen.

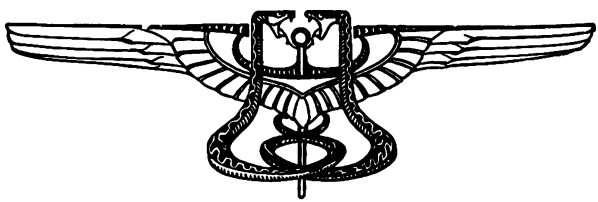
| | |
|---|---|
| Wirtschaftliche Grundlagen und Aussichten der Togokolonie. | Koloniale Monatsblätter, April/Mai 1913. |
| Amerikanische Kolonialpolitik. | Ebenda, April 1913. |
| Wirtschaftliches aus dem spanischen und portugiesischen Kolonialbesitze. | Ebenda. |
| Zur Geschichte der französischen Kolonien in Nordafrika. | Ebenda. |
| Volkswirtschaft und Wirtschaftspolitik in (Alt-)Kamerun. | Koloniale Rundschau, April 1913. |
| Welche Aussichten bieten sich dem Ansiedler in Deutsch-Südwestafrika? | Koloniale Zeitschrift, 1913, Nr. 15/16. |

## Geschichtliches, Geographisches.

| | |
|---|---|
| Le voyage du vaisseau »Le Solide« autour du monde. | R. M., Januar/Februar 1913. |
| The navy in the Peninsula war. Naval operations during Sir A. Wellesley's first campaign 1808. | U. S. M., Mai 1913. |

## Verschiedenes.

| | |
|---|---|
| Stellenvermittlung für Offiziere außer Dienst der Marine. | Mitteilungen des Deutschen Flottenvereins, Nr. 9, 19. 4. 13. |
| Der inaktive Offizier. | U., Mai 1913. |



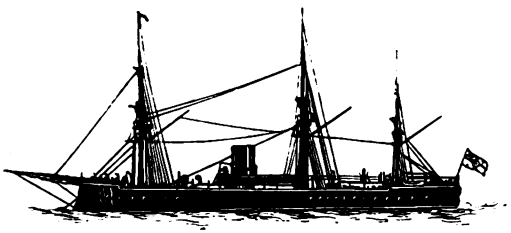
Digitized by Google

## Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. S. = Deutsche Schiffahrt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — F. = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — M. Eg. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seeweſens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — R. A. G. = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffweſen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage.

Digitized by Google

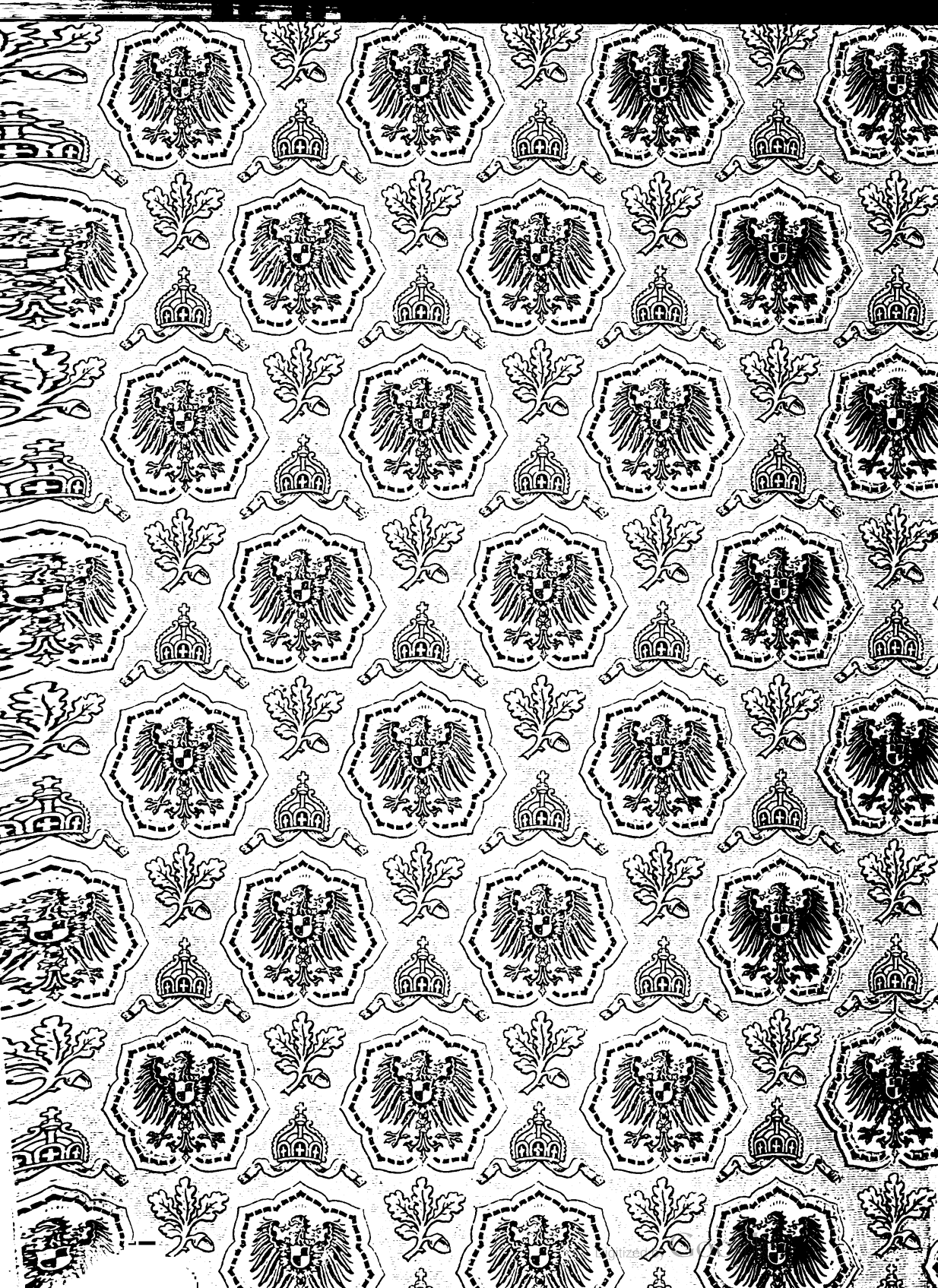


Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.